THE BUDGET (RAILWAYS), 2003-2004

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now we will take up the Budget (Raiways), 2003-2004. The first speaker is Shri K. Rahman Khan, Should i announce the.number of speakers? There are six speakers and you have one hour fifty-two minutes. So, accordingly, you adjust your time.

SHRI K. RAHMAN KHAN (Karnataka): Thank you. Madam Deputy Chairman, Madam, the Cabinet Railway Minister is not present. *...(interruptions)...*

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS(SHRI BANDARU DATTATRAYA): No. There are two Ministers.

SHRI K, RAHMAN KHAN: I know that two Ministers are there. But I wish the Cabinet Railway Minister had been present during this discussion.

DR. ALLADI- P. RAJKUMAR (Andhra Pradesh) : If the Cabinet Minister is present, it would be proper.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I don't know if they are having the same discretion. *...{Interruptions)...*

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: Honestly speaking, State Ministers have no powers at all. The Cabinet Minister should come and sit here. In the Lok Sabha, the discussion on the Railway Budget will start tomorrow, so, at least, he should come here today.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Let me speak. As a convention, the Railway Minister in the Cabinet rank should be here. But if we let the Ministers of State to listen and take notes, maybe tomorrow, they will become Cabinet Ministers. Give them a chance now, *...(Interruptions)...*

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: We wish and pray that Shri Bandaru Dattatraya becomes the Railway Minister of the Cabinet rank. *...(Jnterruptions)...*

SHRI K, RAHMAN KHAN: Madam, the hon. Railway Minister has presented his Budget for 2003-04 on 26"" February. The Railways are celebrating i50 years of its service to the nation and in the 150"' year, the hon. Railway Minister has presented the Budget. According to his Budget Speech, 200i-02 has ended and they have exceeded the target, as far as the freight traffic is concerned. Whereas there is a fall in the target, as far

as the passenger traffic is concerned. The same "trend is likely to continue for 2002-03 also. Madam, the total projected gross earning by the Railways for 2003-04 is Rs.43.445 crores, which is just an increase of 5 per cent of the total last year's Budget expectation. The Railway Minister has not indicated as to how he is going to increase the freight traffic and how the passenger traffic will be increased, and just 4 per cent or 5 per cent growth is not going to yield .any results for the overall development of the passenger traffic or the freight traffic. Madam, the very important aspect of the freight movement is that the entire Railways are depending on a few goods, for example. 60-70 per cent of Railway goods traffic is iron ore. coal and foodgrains. The Railways participation in other goods movement in the country is negligible. So, is it in the interest of the Railways to entirely depend on certain type of goods? How are they going to meet competition from the road transport? How are they going to increase the share of freight traffic - share in the movement of other goods - in the country? Now, I welcome some of the initiatives taken by the hon. Railway Minister regarding the goods movement or to increase the Railways share in the goods traffic, particularly, the measure to improve the rail share. It has been stated by the Railway Minister in his speech and I quote. " Encouraged by the utilization of the integrated' warehousing facility at Whitefield terminal in Bangalore, the Railways intend to enter into an MOD with the Central Warehousing Corporation, as a strategic partner, for the development of similar integrated rail side complex at 22 locations." 1 would like to submit that this measure alone is not going to bring any results. What is required is that proper steps should be taken to ensure that the goods movennent Is not delayed, and the goods sheds clearance is made in time. There is a fear among the people who move tjie goods that there is a lot of pilferage in the goods sheds and godowns, and the insurance claims are not settled quickly. So, these are some of the reasons, which prevent the goods other than captive goods from coming to the Railways. Rightly, the Railway Minister's move to give greater flexibility to the General Managers of the Zonal Railways, is a welcome measure. In the same way, revenue from the passenger traffic is going down, though the Railways is increasing the number of routes. This year, nearly 50 more routes have been announced. But even then, the share of passenger movement is going down. We should analyse the reasons as to why it is so, It could be either because of the fact that the new routes are not announcea taking into account the factors which would make the route profitable or the passenger amenities are not provided in a proper manner, So, there is a need for the Railways to keep

in mind all these factors while announcing a new route in order to increase the passenger share. Now. during 2001-02, the Railways have conducted about 19 lakh raids in respect of ticket-less travellers, and the revenue collected on this count is around Rs. 198 crores, So, that itself indicates the extent of leakage in buying the tickets by the passengers. I would like to know what the extent of ticket-less travellers in the entire system is, if in one year, 19 lakh raids are conducted on the ticket-less travellers, and the amount collected in this behalf is Rs. 198 crores, that means it is not even 10 per cent of the total leakage, which you have been able to detect. So. there is need for strengthening the check on the ticket-less travellers. The year 2003-04 has been declared by the Railways as the 'Customers Satisfaction Year.' Now. the Railway Minister has quoted Mahatma Gandhi as the most important person for business. The hon. Railway Minister has not explained as to how he is going to achieve customer satisfaction. Customer satisfaction is a total concept; it does not mean providing one facility here and one facility there; it means ensuring the traveller a happy journey by train. He must be attracted to travel by train, because the competition from road transport is increasing. New types of buses, with more facilities, like video channel, music system, are attracting travellers and capturing the share of railways. The same type of facilities are not being provided by the railways. There is no cleanliness in the railway coaches; even the first class coaches are not clean.

Now, as regards the fare too, there is competition from other modes of transport. Take, for instance, air travel. Travelling by air is cheaper than travelling by the first class in the Rajdhani Express. The air sector is trying to attract passengers by offering incentives. So, customer satisfaction^does not mean simply giving assurances; customer satisfaction means total improvement, overall improvement in the facilities.

Mads^ Deputy Chairperson, safety is the major concern of the Indian Railways, Statistics reveal that in the last three years, 13,000 accidents have taken place. Whenever we discuss about these accidents, either in the Parliament, or in the public, the Railway Ministers take cover under the statistics. They say, 'last year, the percentage of accidents was o,65 per cent; this year, it is 0.64 per cent.' But this is not going to satisfy the travelling public. The recent series of accidents has shaken the confidence of the travellers in the railways. Every time an accident takes place, the Railway Ministers or the Railway authorities come out with the statement that they will take this measure, or that measure, and say that the accident

was due to a human error, or sabotage or mechanical failure. How long are we going to fool the travelling public by giving statistics and saying that the rate of accidents in India is less than the international rate? Somewhere it has been stated that the number of accidents has been suppressed. The Indian Railways should not feel happy indicating the figure of 0.64 accidents per million train kilometre; this figure has been compiled at the Indian Railway level, or merger to io per cent or 20 per cent of the total accidents. In other countries, the major accidents take place at level crossings, at the gates^ etc. But rail accidents in our country are not only at the level crossings, but also, due to derailment, weak bridges, weak tracks, etc. Just by quoting statistics and getting satisfied that the percentage of accidents is less, is not going to help, to win back the confidence of the railway travellers. What are the steps taken by the Government, as far as the safety of passengers is concerned? The Railway Minister has said that he is going to bring a white paper on railway safety, I welcome it. It has to be discussed. Railway safety should be a subject for discussion in the Parliament, and we have to debate it, Once the white paper is presented, I am sure, both the Houses of Parliament will have an opportunity to discuss it in detail. Madam, what are the technical steps taken in this regard? Madam, the Railway Minister has discussed about the anti-collision device. "An anti-collision device will be installed. The ACD is an intelligent micro processor based on the equipment, developed indigenously, to prevent the collisions," They have also said, "During 2003-04, to accelerate the pace of this work, it is proposed to carry out the ACD survey of 10,000 route kilometres and provide ACD over additional 1,750 kms," Now, there is a demand for anti-collision device- When we are in an era of electronic revolution, when other countries have already installed various anti-coilision devices, why are -we slow? Madam, this should have got immediate priority. The Railway Minister, in his address, should have given priority to the instalment of anti-collision devices. Madam, I am told that Konkan Railway has itself developed an anti-collision device, which they have successfully installed. The Government Is going to survey 10,000 route kilometres and provide ACD over additional 1,750 kms. I would like to know what is the total cost for installing this anti-collision device and what is the amount set apart, out of the safety budget, for installing this anti-collision device, and also for track renewals. Our tracks are very old. They have to be renewed, and it should be given top priority. Look at the budget provided for track renewals. The budget provided for track renewals is less than what was provided last year. So, how do you say that you are giving

priority to the safety of passengers? So, the budget for track renewals has-to be increased. Our bridges are very weak. When we are celebrating the i5o"' year of our Railways, obviously, some of the bridges rnay be 150 years old. Have you identified how many of these bridges are lOO years old or 70 years old or 50 years old? How many new bridges have been constructed? Have you identified weak bridges? You might have identified them within the Ministry of Railways, but the public should also know which are the bridges you have developed. Last year, two accidents took place. Madam, when we in Parliament discussed it. they said--and it was also a charge levelled on the Railways that--"It is due to the weak bridge that the accident has taken place." Then, a theory was propounded that it was a sabotage, whereas, earlier, they had said, the bridge was weak. Now again, you take this year's Budget, The amount earmarked for bridges is less than last year. The total plan estimate for track renewal and bridges is less than last year. So. how can we have faith in the Railway Board and the Railway Ministry that they are going to tackle the safety aspect? Just bringing a White Paper is not going to solve the problem. You can bring a White Paper, but it should be reflected in your Budget, the amount you are earmarking and the amount you are spending. We will not be satisfied, if you only earmark the amount; some physical work should also be carried out. Now regarding safety. Madam, they have appointed a high-level Committee on Disaster Management in the Railways. I was just going through the web site. They have invited suggestions from the public. Some very good suggestions have come up. I would like to know whether these are areas of concern which the public have expressed. For example, one Mr. Baldev Prasad, a retired AGM from Steel Authority of India, suggested that generally all means of transport, land, water or air. have emergency exits, but the trains have none, I shudder to imagine the fate of a passenger trapped in an accidented coach. Other than the AC coaches, all other coaches have barred windows. In a trapped coach, the only exit are two or four heavy doors. There is likelihood of getting these doors jammed and thus denying the accident survivors coming out of the coach on their own. They have to wait for relief party to arrive, which may take many hours to reach the accident place. Suggestion to this is to provide emergency exit in the coaches, including the air-conditioned coaches. This exit can easily be made on the ceiling of a coach, just like it is there in an aircraft, so that if a coach is trampled, people can come out. This suggestion is there on the web site. I would like to know whether the high-level Committee has gone through this suggestion and is taking any action.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Thieves might also jump into the compartment from the ceiling, आप सीलिंग में बनाएंगे तो उसमें आपको जाली तो लगानी ही पड़ेगी। चोर अंदर घुसे रह गए तो डिब्बे में से क्यों नहीं निकल पाते हैं।

श्री के. रहमान खान : यह तो ऊपर ....(व्यवधान)...

उपसभापति : फिर भी बार तो लगाना ही पड़ेगा, चोर चढ़ कर नीचे कूद जाएगा। Many people travel on the top of the train also. They have to find some device.

SHRI K. RAHMAN KHAN; Then, there is another suggestion. We have almost a foolproof idea for preventing accidents by collision of two trains. It is based on a laser emission through optical fibre as used in the communication process. By emitting laser signals from one train to the other through the optical fibre which can be reflected by other trains having a plain mirror along the electricity connector and the emitting source can be traced through a periscope-like instrument. The train can be stopped when the presence of another train is known on the same track. Given a chance, we can. elaborate this idea in a better way. We just desperately need an appointment from the official concerned for a better idea. This has come from some Mr. AshiSh and Mr. Sidhartha, may be some young people. These suggestions have already been sent to the high-level Committee on Disaster Management. I have taken them from the Railway web site. I would like to know whether these suggestions, which are available on the web site, are just for getting them or the Railway Board has also acted in the interest of safety. Madam, I have two or three points to be highlighted. Now, I come to the new lines. In the last 50 years, there is not much addition to the railway lines. When we started our railways, we had 53,000 odd kilometres of railway lines. In the last 50 years, we have added roughly 10,000 kilometres of new lines. In the last five years, the NDA Government has added just 600 kilometres of new lines. Unless we have new railway routes, new railway lines, how are we going to improve the railway services? This year also the budgetary provision for new lines is drastically cut. If you don't make enough budgetary provision, when you take up several new projects, how can the new railway lines come? Whatever amount you invest on new lines will become a waste; there will be cost escalation; there will be financial problems.

Similar is the case with the doubling of railway lines. I would like to stress here that doubling of railway lines is a very important programme that the Railways should take up because on the existing lines you cannot run

new trains, "nie doubling of the lines will not be as expensive as laying of new lines. We have a wide network of railways. If you improve the doubling of lines, you can carry more passengers and freight.

Now, I come to gauge conversion, As f^ as gauge conversion is concerned, the Railway Minister will give importance to the gauge conversion in the area from v/here he comes. When there is a change of the Railway Minister, the half-done work in that area will be left as it is. There is no priority. This has to be looked into. Once a gauge conversion is taken up, It should be completed within a particular time. For example, in Karnataka, the gauge conversion from Gadag to Sholapur was taken up in 1994. Now we are in 2003. The gauge conversion is still not completed. It is nearly ten years now. There are cases where gauge conversion has completed in one or one-and-half years. It is not a long route. So, there is a cost escalation. The cost estimated at that time might be Rs,50 crores. Now, it might have gone up to Rs.ioo crores because you have not given it priority and you have not done it.

The hon. Minister of Railways has stated that he is going to change the Railways accounting and that it will be more performance- oriented. The Railways are a commercial organisation. We give little importance to the accounting aspect of it. So, we don't know what is happening. He mentions about the Annual Report and Accounts for 2001-2002. Neither is it a commercial account prepared according to the commercial accounting principle nor is it prepared according to the principle of Government accounting. Nobody has certified the balance-sheet and the profit and loss account that he has presented. When you prepare a balance-sheet and profit and loss account, it should be authenticated by somebody. It is not that the Department of Railways is giving the balance-sheet. Either the GAG should authenticate it or an auditor should authenticate it. Here you have not taken into consideration the huge disposable stock available. How much is the disposable stock? Have you valued it? What is the extent of disposable stock? We have got millions of tonnes of scrap. What you are doing is, whatever you have sold, you have taken into account. How much is with the Railways? How would you utilise it? it is not reflected in the accounts.

You are talking about land management. The Parliament has been assured, again and again, that you were going to imiprove your land management' and the finance of the Railways by developing lands. But nothing is coming up.

Madam, for the last ten years, we in the Parliament, are hearing about the land management. Nothing is visible either in the Budget Speech of the Railway Minister or in the accounts. But ritually. there will be a continuous item on land management.

Madam, now the new zones are being created. The South-Western Railway with its headquarters at Hubli has been created and it is going to be functional with effect from i^ of April.

For the South Zone, when the new zone is created, the budget available for the new zone is hardly Rs. 80 crores. The pending work in that new zone will be in the order of Rs. 900 crores. The new zone covers the entire Karnataka. Now, for pending works of Rs. 900 crores, you have provided Rs. 80 crores only. With meagre allocation, how long it will take to complete pending works? Now. it is out of the Southern Railway. It is a new zone and it requires huge allocation. If you do not allocate adequate funds, projects cannot be completed with limited resources.

डा. अलादी पी. राजकुमार : खान साहब एक मिनट। आपसे एक रिक्वैस्ट हैं कि आज स्वर्गीय बालयोगी साहब जी की पहली डैथ ऐनीवर्सरी है।

THE DEPUTY CHAIRMAN: At what time we have to be there?

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: At 1.15, Madam. I just want to request you that if by i o' clock you adjourn the House, we can participate there.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Okay. We will finish it at I'o clock.

SHRt K. RAHMAN KHAN : I will conclude it. Madam, the State of Karnataka has been given a step-motherly treatment. You have announced eight new trains from Karnataka but it is only an extension. Last time, the hon. Railway Minister, while inaugurating the Janashatabdi Express promised that he would give a dally train because there was a demand for another train from Bangalore to Delhi. At present, we have the Karnataka Express and the RajdhanI Express. The request was either to increase the frequency of the Rajdhani Express or to have a daily train. Now, what has been introduced is that it has been made a tri-weekly train. That is not sufficient. I would request the hon. Railway Minister to m^e it a daily train because it was his promise, which he made to the people of Karnataka at the time of inaugurating the Janashatabdi Express and he said that you could expect this in the Budget. But, I was disappointed that it is not a daily train, it is a tri-weekly train.

We had also requested that in Bangalore, if some of the doubling projects, which are pending, could be taken up, it could be a Circular Railway in Bangalore and it could ease the traffic congestion in Bangalore; There is a need for the Railway Minister to reconsider it because they always say that there is no traffic congestion. After the doubling from Mysore to Tumkur. the pressure on the Bangalore Express will decrease. There is huge traffic between Mysore and Tumkur. The doubling work between Bangalore and Tumkur has already been taken up and if the doubling work is taken up from Bangalore and Mysore, then there will be a traffic movement like the local trains and the people will be able to travel from far away places to Bangalore. Then, there will not be any pressure on the Bangalore Express.

So, Madam, to conclude this Budget is a soft Budget. The Budget is a *status-quo* Budget. There is no provision for the various development programmes which have been highlighted in the Budget Speech, Now they are going to float the Rail Vikas Corporation, They have said that they are going to take up projects worth Rs. 15.000 crores. I do not know from where the finances would come. That has not been explained. 1 request the hon. Railway Minister to consider the proposals which I have mentioned in regard to Karnataka. Madam. ! once again thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget. Thank you.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The next speaker is Shri Jayantilal Barot. The House is adjourned for lunch till 2 o'clock.

The House then adjourned for lunch at one of the clock.

The House reassembled after lunch at five minutes past two of the clock,

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAMA SHANKER KAUSHIK) in the Chair.]

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAMA SHANKER KAUSHIK): Shri Jayantilal Barot.

श्री जयंतीलाल बरोट (गुजरात) **:** माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट पर अपना भाषण गुजराती में दूंगा । सरकार बजट द्वारा अपने अच्छे इरादों को सफल करने की कोशिश करती है तथा उसकी पूर्ति के लिए कार्य शुरू करती है। इस बजट में सरकार ने ऐसा ही किया है । इसलिए हमारी यह सरकार बधाई के योग्य है ।

* Hindi Iranslation of the original speech delivered in Gujarati.

अंग्रेजों ने रेल चलाई । उनका उद्देश्य मौज मनाने के लिए अच्छे स्थानों पर रेल से जाना, कारखानों को कच्चा माल मुहैया कराना एंव तैयार माल को देश की मंडियों तक पहुंचाना था। इस तरह अंग्रेजों ने केवल अपने उपयोग के लिए ही रेल चलाई थी। जबकि हमारे लोकतांत्रिक देश में रेलवे का उपयोग जनता के विकास एंव भलाई के लिए हो रहा है । जिससे देश की गरीब व पिछड़ी जनता को समृद्ध किया जा सके ।

मैं रेल मंत्री को बधाई देना चाहूंगा , क्योंकि उन्होंने इस बजट में यात्रा किराये तथा माल भाड़े में किसी तरह की वृद्धि नहीं की है । उसी तरह पहले जो 65 वर्ष से अधिक आयु वाले वरिष्ठ नागरिकों को किराये में रियायत दी जा रही थी, अब इस बजट से उन्होंने ये लाभ 60 वर्ष तक के वरिष्ठ नागरिकों को देकर स्वागत योग्य कार्य किया है ।

हमारी रेलवे ने गेज परिवर्तन का कार्य देश भर में शुरू किया है । जिसमें नैरोगेज, मीटर गेज को बड़ी लाइन में बदला जा रहा है । 1978-80 के दौरान मोडासा कपड़गंज लाइन को बिछाने का कार्य तत्कालीन मंत्री श्री एच एम पटेल ने आधारशिला रख के शुरू करवाया था, जो काम अब समाप्त हो गया है तथा वर्तमान माननीय रेल मंत्री जी ने पिछले महीने देश को समर्पित कर दिया ।

हमारी यह सरकार जनता की भलाई के लिए संकल्प करती है तथा उसे परिपूर्ण भी करती है। अतः वह बधाई के योग्य हैं । हमारी इस सरकार ने इस तरह जनता की भलाई और कल्याण बढ़ाने के कई कार्य किए हैं । जैसे इस बजट में रेल मत्री जी ने देश के धार्मिक स्थानों को रेल से जोड़ने का प्रयास किया है । गुजरात का सोमनाथ मंदिर दुनियाभर में प्रसिद्ध है उसे वेरावल के साथ जोड़ने के लिए रेल लाइन बिछाने का कार्य को स्वीकृति प्रदान की है । ऐसा ही एक और कार्य कच्छ के गांधीधाम और पालनपुर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का है । कच्छ सीमा क्षेत्र होने से तथा यह क्षेत्र काफी पिछड़ा होने से इस कार्य से काफी फायदा होगा इसके अलावा यह क्षेत्र नमक उत्पादन में काफी प्रसिद्ध हैं । अतः उसका विश्वास भी जरूरी है , जो इस योजना से परिपूर्ण होगें । उसी तरह सामख्याली पोरबंदर लाइन को बड़ी लाइन में बदलना भी आवश्यक था। सरकार ने इस महत्व को समझ कर इस बजट में इसके लिए भी प्रावधान किया है तथा माननीय प्रधानमंत्री जी के करकमलो से विडियोग्राफी द्वारा इस मंगल कार्य का शुभारंभ भी कर दिया गया है? अगर यह कार्य शीघ्र ही पूरा कर दिया गया, तो इस क्षेत्र के नमक उद्योग को तो लाभ होगा ही लेकिन साथ ही साथ सीमाप्रात होने की वजह से देश की सुरक्षा के लिए यह उपयोगी होगा ।

माननीय रेल मंत्री जी ने बजट में कोई पचास के करीब नई रेल सेवाएं शुरू की हैं। इस तरह देश के विकास के लिए अन्य सुविधाएं भी रेल मंत्रालय की तरफ से देने की सुविधाएं बनाई हैं इसलिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं ।

रेलवे का हमेशा प्रयास रहा है कि जनता को अधिक से अधिक सुविधाएं प्रदान की जाएं लेकिन फिर भी कहीं न कहीं कमिया भी देखने को मिलती हैं । उसकी तरफ भी मैं सरकार का ध्यान आकर्षित करूंगा ।

जैसा हमारे यहां सौराष्ट्र का एक ऐसा क्षेत्र है जहां पर बहुत से बदंरगाह है, यहां पर बड़े बड़े यात्राधाम भी हैं । औद्योगिक क्षेत्र है और शहर भी हैं और उन सारे शहरों का व्यवहार

उत्तर भारत के कई शहरों एंव कलकत्ता के साथ रहा है इसलिए वहां तक आना-जाना पड़ता है। लेकिन उन लोगों को आने जाने में काफी असुविधाएं का सामना करना पड़ता है, क्योंकि पहले विरमगाम जाएंगे और फिर वहां से अहमदाबाद जाकर आगे जाएंगे। इसके बदले अगर विरमगाम मेहसाणा को बड़ी लाइन में बदल दिया जाए तो काफी फायदा होगा। इस कार्य को रेल मंत्रालय ने अपनी तरफ से सिद्धांतिक स्वीकृति प्रदान की है लेकिन उस पर कार्य शुरू नहीं हो पाया है। अगर यह कार्य जल्दी ही शुरू कर दिया गया, तो जनता को दिल्ली पहुंचने के लिए 90 किलोमीटर की दूरी कम हो जाएगी तथा दो घंटे से ज्यादा समय की बचत हो सकती है। इसलिए सरकार से मेरी प्रार्थना है कि वह यह कार्य यथाशीघ्र शुरू करें।

मेहसाणा से पाटन के बीच मीटर गेज लाइन है। जिस समय दिल्ली-अहमदाबाद लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्य शुरू हुआ था, तब माननीय रेल मंत्री जी पाटन गए थे तथा वहां पर उन्होंने पाटन से मेहसाणा और पाटन से अहमदाबाद की लाइने शुरू करने हेतु कार्यवाही की थी। उस समय उन्होंने आश्वासन भी दिया था कि इन लाइनों को शीघ्र ही बड़ी लाइनों में बदला जाएगा। यहां के स्थानीय लोगों की भी यह मांग अरसे से रही है, क्योंकि पाटन से मेहसाणा को बड़ी लाइन में बदलने से पाटन के उन लोगों को बड़ा फायदा होगा, जो मुम्बई में रह रहे हैं। उन्हें बार-बार अपने निजी व सामाजिक कार्य के कारण पाटन आने जाने मे असुविधा होती है जिससे छुटकारा मिलेगा। इस क्षेत्र की एक और मांग भी रही है कि पाटन से जो 20-21 किलोमीटर की दूरी पर है, अगर इन स्थानों को जोड़ा गया तो पाटन से होते हुए सीधा जोधपुर जाने का रास्ता छोटा हो जाएगा। रेल विभाग ने अहमदाबाद से भिलड़ी तक की लाइन को स्वीकृति दे ही रखी है। उस पर भी शीघ्र ही कार्य शुरू किया जाना है। ऐसा करने से कम से 300 किलोमीटर की दूरी कम हो जायेगी तथा लोग आसानी से जोधपुर आ जा सकेंगे। मैं सरकार से निवेदन करता हूं कि मेहसाणा पाटन को बड़ी लाइन में बदला जाएं तथा पाटन को भिलडी के साथ शीघ्र ही जोड़ा जाए।

मेहसाणा-चाणस्मा-हारिज पर पहले मीटर गेज लाइन थी। हारिज से केवल 30 किलोमीटर की दूरी पर राधनपुर है। अगर मेहसाणा-चाणस्मा-हारिज को राधनपुर तक बढ़ाया जाए तो जनता को मेहसाणा से पालन पुर होकर राधनपुर जाने में जो अब 210 किलोमीटर तय करना होता है , उसके बदले केवल 95 किलोमीटर का अंतर ही रह जाएगा तथा इस प्रकार 115 किलोमीटर की यात्रा कम हो जाएगी। साथ ही यह क्षेत्र सीमावर्ती क्षेत्र होने के कारण सुरक्षा की दृष्टि से भी लाभकारी होगा। अब मैं मेहसाणा से तारंगा लाइन की बात करूंगा। तारंगा हिल जैनियों का बड़ा यात्रा धाम है। जब यहां पर मीटर गेज लाइन थी, तब अहमदाबाद से तारंगा और अहमदाबाद से पाटन तक की सीधी रेले चलती थी लेकिन अहमदाबाद-दिल्ली छोटी लाईन का बड़ी लाइन में उपांतर होने के कारण अब जनता को मेहसाणा से तारंगा जाने में समस्या पैदा हो गई हैं। अब वहां जाने के लिए मोटर ट्राली चलाई जाती है। जाने वाले यात्री अधिक होने पर वे ट्राली मे यात्रा नहीं करते क्योंकि रास्ते में कई बार ट्राली खराब हो जाती है। अतः मेरा निवेदन है कि अहमदाबाद से लोग सीधा तारंगा की यात्रा कर सके , इसलिए शाम को पाटन जाने वाली लोकल गाड़ी में तारंगा के लिए 4,5 डिब्बे जोड़े जाएं इस लाइन पर विसनगर और वडनगर जैसे दो बडे शहर भी आए हुए हैं, उनके विकास के लिए भी काफी फायदा होगा।

रेलवे बोर्ड ने नीति बनाई है कि किसी भी राज्य की राजधानी को सीधा दिल्ली से जोड़ा जाए। अब गांधी नगर से कलोल केवल 20 किलोमीटर के अदंर पर स्थित है। उससे अगर

बड़ी लाइन से जोड़ा जाए, तो गांधी नगर को बरास्ता कलोल सीधा दिल्ली से जोड़ा जा सकता है । इस समय गांधी नगर से अहमदाबाद जाना पड़ता है और फिर अहमदाबाद से बरास्ता कलोल दिल्ली जाते है, जिससे 90 किलोमीटर का सफर फालतू हो जाता है, जिसकी बचत की जा सकती है ।

जब मीटरगेज लाइन थी, तब गाड़ी अहमदाबाद से साबरमती और खोडियार होते हुए मेहसाणा जाती थी । साबरमती से खोडियार का फासला केवल 8 किलोमीटर का है । यदि साबरमती से खोडियार की लाइन को बड़ी लाइन में बदल दिया जाए , तो गाडियों का 20-25 किलोमीटर का फासला कम हो जायेगा । जब गेज परिवर्तन किया जा रहा था, तब रेल अधिकारियों ने जनता को आश्वासन दिया था कि रेल लाइन परिवर्तन के कारण रेल की तरफ से जनता को मिलने वाली सुविधा मे कोई कमी नहीं की जायेगी तथा यात्रियों को कोई परेशानी नहीं होगी । लेकिन बड़ी लाइन पर जितनी भी गाड़िया चलाई गई वे अहमदाबाद से सीधा मेहसाणा और पालमपुर होते हुए आबू रोड पहुंचती है । बीच में आने वाले वे छोटे छोटे स्टेशनों पर गाड़ी नहीं रोकी जाती । परिणास्वरूप वहां की जनता को रेल सेवा से वंचित कर दिया गया है । स्कूल कॅलेज जाने वाले छात्र परेशान हैं। मरीजो को अस्पताल ले जाने मे मुश्किलें आ रही हैं। अतः मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे पहले की भांति हर एक स्टेशन पर गाड़ी को रोकने की अनुमति दें ।

सूरत एक बडा औद्योगिक शहर है । यहां पर पावर लूम का उद्योग फला फूला है । कपड़ा उद्योग के साथ-साथ हीरा उद्योग का भी काफी विकास हुआ है । जिसके कारण उत्तर गुजरात के साथ उसका कारोबार बंट गया है । क्योंकि लगभग सभी शहरों और गांवों से कारीगर और व्यापारी का सूरत आना जाना जरूरी हो गया है । उनकी सुविधा के लिए एक लोकल ट्रेन चलाई जानी चाहिए ।

अहमदाबाद-दिल्ली मीटर गेज लाइन थी, तब सभी स्टेशनों पर आरक्षण का अपना-अपना कोटा था। मेहसाणा जंक्शन पर जहां पांच लाइने मिलती हैं, वहां पचास से अधिक सीटो का कोटा केवल मुम्बई के लिए था। लेकिन लाइन परिवर्तन और कम्प्यूटरीकरण के बाद उस कोटे को कम कर दिया गया। अब केवल 15-18 सीटों का कोटा दिया गया है । जिससे आपातकाल में जरूरतमंद यात्रियों को आरक्षण नहीं मिल सकता है । अतः मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वह पूर्ववत मेहसाणा समेत सभी स्टेशनों का कोटा बहाल करने की मेहरबानी करें । मेहसाणा और पालनपुर ऐसे स्टेशन हैं, जहां आस-पास में पांच से सात ससंद सदस्य रहते हैं । पहले इन सदस्यो की सिफारिश पर विशिष्ट व्यक्ति कोटा से आरक्षण दिया जाता था । लेकिन यह सुविधा बंद होने के कारण जरूरतमंद व्यक्तियों की मदद करने में संसद सदस्य भी कुछ भी नहीं कर पाते । रेल मंत्रालय को इस तरह का कोटा भी फिर से बहाल करना चाहिए ।

मेहसाणा रेलवे स्टेशन पर ब्रॉडगेज लाइन पर करीब दो-दो किलोमीटर के दो प्लेटफार्म हैं और दोनों प्लेटफार्मो के किनारों पर सीढ़िया आई हुई हैं, जिससे यात्रियों को एक से दूसरे प्लेट्फार्म पर जाने में बडी असुविधा हो रही हैं। मेरा सुझाव है कि दोनो प्लेटफार्मों को जोड़ने वाले अंडरपास रास्ते बनाये जाने चाहिए। ऐसी ही पेरशानी कलोल रेलवे स्टेशन पर है । रेलवे स्टेशन के पूर्व में सामान्य जनता और मजदूर कारीगर रहते हैं जिनको कलोल पश्चिम में मूल शहर मे आना जाना पडता है । बीच में स्टेशन होने की वजह से उन्हें घूमकर जाना पड़ता

है । मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि कलोल के दोनों भागों को जोड़ने के लिए रेलवे लाइन के नीचे से जाने के लिए एक अडरपास रास्ता बनाये । उत्तर गुजरात में ऊंजा एक बड़ा प्रसिद्ध शहर है । यहां पर गुजरात का सबसे बड़ा कृषि विपणन केन्द्र है । यहां पर जीरा और सौंफ का बहुत बड़ा व्यापार केन्द्र है । देश भर के व्यापारी जीरा और सौंफ खरीदने के लिए यहां आते हैं ।ऊँजा मे कई रेल गाडियों का स्टोपेज न होने के कारण उन लोगों को पालनपु या अहमदाबाद होते हुए आना पड़ता है जिससे उनकी दिक्कत बढ़ जाती है । अतः रेल विभाग को चाहिए कि ऐसे महत्वपूर्ण स्टेशनों पर महत्वपूर्ण गाड़ियों को रोकने संबंधी आदेश जारी करें । ऐसी ही स्थिति सिद्धपुर की है जिस प्रकार गया जी में पितरों का श्राद्ध किया जाता हैं उसी तरह पूरे हिदुस्तान में सिद्धपुर ही ऐसा स्थान है जहां पर मातृ श्राद्ध किया जाता है। इसलिए दूर-दूर से लोग यहां पर आते हैं । सिद्धपुर में बड़ी गाडियों को नहीं रोका जाता । इसलिए उन्हें आने में परेशानी होती है । रेल विभाग को इन लोगों की कठिनाई पर ध्यान देना होगा ।

बड़ी लाइन की गाडियों में सामान्यतः 15-20 डिब्बे तो होते ही हैं यात्री भी बड़ी संख्या में होते हैं । जबकि रेलवे स्टेशन पर एक प्लेटफार्म पर एक वॉटरकूलर मुश्किल से होता है जो इन यात्रियों की जरूरत के लिए नाकाफी है । अतः यात्री प्यास से परेशान होते हैं और लाचारी से गरीब यात्रियों को भी 10-20 रूपये में मिलने वाली पानी की मंहगी बोतले खरीदनी पडती है । अब गर्मियां आने वाली हैं, यात्रियों की परेशानी और बढेगी । मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि प्रत्येक स्टेशन पर पर्याप्त मात्रा में वॉटर कूलर की व्यवस्था करें ।

इस बंजट में कच्चे नमक पर कर बढ़ाया गया है । जिसके कारण उसकी खरीद पर काफी असर हुआ है । इससे नमक पैदा करने वाले मजदूरों पर भी विपरीत असर हुआ है । नमक के कच्चे माल की खरीद कम हो गई है । सरकार को नमक के कच्चे माल पर बढ़ाया गया कर वापस ले लेना चाहिए । अम्बा जी से हिम्मत नगर के बीच राज्य का हाईवे है। हिम्मत नगर सावरकाई जिले का मुख्यालय है । पास में रेलवे स्टेशन हैं । यहां पर हर आधे-पौने घंटे में गाड़ियां आती-जाती रहती हैं । गाड़ी के आने जाने पर रेल लाइन का फाटक बंद कर दिया जाता है। जिससे हाई वे पर आने जाने वालों को बार-बार 15 से 20 मिनट तक रूकना पड़ता है । इस तरह उन लोगों का काफी समय बरबाद होता है । उनकी हमेशा मांग रही है कि वहां पर रेल लाइन को पार करने के लिए ओवर ब्रिज या अंडर ब्रिज बनाया जाए ताकि यातायात निर्बाध रूप से चलता रहे । बड़े अफसोस की बात है कि रेल मंत्रालय ने आज तक उस पर कोई विचार नहीं किया। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे जनता की समस्या को दूर करने के लिए अवश्य सोंचे ।

अहमदाबाद से दिल्ली के बीच डबल लाइन बिछानी जरूरी है क्योंकि सुपरफास्ट और राजधानी जैसी गाडियों के दिल्ली से अहमदाबाद तक चार पांच स्टोपेज हैं, लेकिन क्रॉसिंग के कारण उन गाड़ियों को भी पंद्रह से बीस बार रूकना पड़ता है । ऐसी स्थिति में हजारों यात्रियों का समय बर्बाद होता हैं । मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि अहमदाबाद दिल्ली के बीच में डबल लाइन बिछायी जाए। रेल विभाग की तरफ से कहा जाता है कि राजधानी जैसी गाडियों को 200 किलोमीटर के कम अंतर में स्टोपेज नहीं दिया जाता । लेकिन हम सब जानते हैं कि दिल्ली से लखनऊ जाने वाली शताब्दी एक्सप्रेस को गाजियाबाद और मेरठ में भी रोका जाता है । जबकि अहमदाबाद से छूटने वाली राजधानी सीधा आबू रूकती है । मेहसाणा में 6 संसद सदस्य रहते हैं । उनकी बार-बार मांग होने पर भी शताब्दी को मेहसाणा मे रोका जाता है, जिससे संसद सदस्यों

को अहमदाबाद जाकर वापस आना पड़ता है तथा उनके दो तीन घंटे का समय बर्बाद होता है । अतः मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वह राजधानी को मेहसाणा स्टेशन पर भी रोकने की इजाजत दें ।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : कृपया अपनी बात समाप्त करें ।

श्री जयंती लाल बरोट : जी समाप्त कर रहा हूं । मुम्बई से अहमदाबाद-अजमेर-दिल्ली की एक नई रेलगाड़ी चलाने की जरूरत है । जिससे कई लोगों को लाभ होता और अंतर भी कम हो जायेगा। रेल विभाग ने कई रेल बंद कर रखी है । इससे जनता को काफी पेरशानी होती है । मंत्रालय को चाहिए कि उन गाड़ियो को फिर से चालू किया जाए। रेलवे की खुली जमीने बेकार पड़ी हैं, मंत्रालय को चाहिए कि इस भूमि को संबंधित राज्य सरकारों को सौप दे ताकि राज्य सरकार उस पर मार्ग बनाकर या उसे अन्य उपयोग में लेकर जनता को लाभ पहुंचा सके । इससे रेल विभाग को भी लाभ होगा ।

रेलवे में रोजगार के अनेक अवसर उपलब्ध किए जा सकते हैं , जैसा कि रेलवे स्टेशनों पर एसटीडी, पीसीओ जैसे केद्र खोले जाने चाहिए या इंटरनेट पार्लर की व्यवस्था की जानी चाहिए । इससे विकलांग लोगों को तथा पढ़े लिखे युवकों को रोजगार दिया जा सकेगा । और अधिक वेडरों को लाइसेंस देकर बेरोजगारों को रोजगार और यात्रियों की सुविधा में वृद्धि की जा सकेगी । मंत्री जी को इस पर अवश्य ध्यान देना चाहिए ।

मान्यवर, दिल्ली से आश्रम एक्सप्रेस अहमदाबाद के लिए दोपहर तीन बजे छूटती है तथा अहमदाबाद प्रातः आठ बजे पहुंचती है । दिल्ली से अगर यह गाड़ी तीन की बजाय डेढ दो घंटे देर से चलाई जाए तो दिन भर अपना कामकाज करके शाम को लौटने में यात्रियों को आसानी रहेगी ।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : कृपया समाप्त करें । आपके दल के और सदस्य भी बोलने वाले हैं ।

श्री जंयती लाल बरोट : पूरा हो गया महोदय । आपने मुझे बोलने के लिए जो समय दिया उसके लिए मैं आपका आभारी हूं ।

डा. अलादी पी. राजकुमार (आन्ध्र प्रदेश) **:** धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय । महोदय, वर्ष 2003-2004 का जो रेल बजट रेलवे मंत्री जी ने प्रेजेट किया है, उसके लिए मैं तेलगू देशम पार्टी की ओर से उनको धन्यवाद देता हूं , उनके साथी मंत्रियों को भी धन्यवाद देता हूं ।

महोदय, एन.डी.ए. सरकार का यह चौथा रेल बजट है और अगर पिछले तीन बजटों को हम देखें तो हम पाएगे कि इस बजट में गरीब लोगों पर जयादा बोझ नहीं पड़ा है , दबाव नहीं पड़ा है । भारतीय रेल ने अपने 150 साल पूरे किए हैं और इस अवसर पर रेलवे ने सब मैम्बर्स को एक "खड़ा हुआ हाथी" शुभंकर दिया । भारतीय रेलवे का दुनिया में, विदेशों में अच्छा नाम है, यह एक महत्वपूर्ण रेलवे हैं और उस नाम को हमेशा कायम रखने के लिए मैं चन्द सुझाव आपके सामने लाना चाहता हूं । मैं अफसोस से कह रहा हूं बहुत बदकिस्मती है कि देश को आजादी मिलने के बाद जब मैं खोज कर रहा था कि फर्स्ट रेलवे मिनिस्टर कौन थे तो मुझे अधिकारी ने बताया कि डा. जान मिताइ से लेकर आज नीतीश कुमार तक रहे हैं । जहां तक

मेरे को मालूम है रेलवे का कोई भी केबिनेट मिनिस्टर नहीं था । ....(व्यवधान)... थोड़ा सब्र करों, मैं फिर स्टेप-वाइज जाऊंगा । मैं सच्चाई आपके सामने रख रहा हूं । पी.वी. नरसिंह राव जी की गवर्नमेंट में चंद दिनो तक मल्लिकार्जुन थे । वे भी कुछ नहीं कर पाए । आज हमारे क्षेत्र से तथा मैं उनका वोटर भी हूं और मैं उनकी बहुत कद्र करता हूं, बहुत प्यारे आदमी हैं, हर इंसान उनकी कद्र करता हूं, वे बहुत हंसमुख है, प्यार से, प्रेम से बातचीत करते हैं वे हैं श्री बँडारू दत्तात्रेय साहब । वे बहुत कुछ करना चाहते है । ये आंध्र प्रदेश के लिए बहुत कुछ करना चाहते हैं । मगर इत्तफाक से उनका हाथ बंधा हुआ हैं। चूंकि वे स्टेट मिनिस्टर हैं इस कारण डिसीजन भी नहीं ले पाते हैं । आध्रं प्रदेश का अवाम इससे बहुत खुश था कि दो प्रधान मंत्री आंध्र प्रदेश से चुनाव जीत कर आए तथा उन्होंने सरकार बनाई और सरकार चलाई । मैडम इंदिरा गांधी जी मेडक से चुनाव जीत कर आई । उन्होंने आंध्र प्रदेश की जनता से बोला कि मेडक जो बैकवर्ड डिस्ट्रिक्टस है उसका पूरा इण्डस्ट्रिलाइजेशन करके दूसरे फारॅवर्ड डिस्ट्रिक्ट के साथ बराबर करेगी । उन्होंने यह भी कहा कि आंध्र प्रदेश मेरा क्षेत्र है मैं उसको सचमुच में बहुत सुधारूंगी, आंध्र प्रदेश में तरक्की लाने के लिए मैं बहुत कुछ करूंगी । मगर वे कुछ नहीं कर पाई । उन्होंने यह भी एनाउंसमेंट की थी कि इंजन फैक्टरी तिरूपति में लगाएगी लेकिन इत्तफाक से वह इंजन फैक्टरी तिरूपति में नहीं आई और वह पंजाब में डाल दी गई । इसके बाद दूसरे प्रधान मंत्री तेलगू के पी.वी. नरसिंह राव जी आए। उन्होंने 5 साल रूल किया । मॉयनारिटी गवर्नेमेंट को मर्जेरिटी बनाया । मगर आंध्र प्रदेश के लिए कुछ नहीं कर पाए । ऐसा बहुत अफसोस से कहना पडता है क्योंकि यह रिकार्ड मे जाना है । इसलिए मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से रिक्वेस्ट कर रहा हूं । प्रधान मंत्री श्री पी.वी. नरसिंह राव जी के दौर मे थोडा बहुत गेज कंवर्जन हुआ उससे बढ़ कर कुछ नहीं हुआ । जितने भी एम.पीज. हैं चाहे राज्य सभा में हो, चाहे लोक सभा में हो हर एक एम.पी. अपने-अपने क्षेत्र मे नई रेल लाईन डलवाने के लिए, नई रेलगाड़ी उधर ले जाने के लिए अपनी-अपनी बाते मंत्री महोदय के सामने रखते हैं। मगर बेचारे मंत्री जी भी कहां तक सब का एक्सप्टेस कर सकते हैं । उनके पास भी फंड नहीं है । अभी जो साल गया है, रहमान साहब ने बताया कि सिर्फ 5 परसेंट बजट बढ़ा दिया। इस 5 परसेंट से कितने लोगों को आप सेटिस्फाई कर सकते हैं, कितनी नई रेल लाइन लेकर आ सकते हैं , कितनी रेल देंगे हर क्षेत्र में यह भी एक समस्या है । आटा कम है रोटी बड़ी चाहिए । इसके लिए क्या करना है रेलवे मंत्री जी को ? आज मॉबिलाइजेशन आफ फंड दूसरे क्षेत्र में दे रहे हैं । इंडियन एयर लाइंस का उदाहरण लीजिए । इडियन एयर लाइंस वाले 10 हजार करोड़ लेकर आज नया जहाज खरीद रहे हैं, एयरक्राफ्ट खरीद रहे हैं क्योंकि इनकम आ रहा है । हमेशा रेलवे से इनकम आती जा रही है । क्योंकि गरीब लोग हमेशा ट्रेन में सफर करते हैं, उसको सबसे लोअस्ट क्लास में एक शहर से दूसरे शहर मे जाने की सुविधा होती है । वह 10 हजार करोड़ रूपये बाहर से लेकर के आ रहा है तो क्यो रेलवे मंत्रालय बाहर से पैसे लेने के लिए नहीं जाता है ? क्यों वह पब्लिक बांड के लिए नही जाता है? आज वर्ल्ड बैंक है, दूसरे फाइनेंसियल इस्टीटयूशन्स हैं, आप वहां से क्यों नही पैसा लेते हैं? जिधर प्रोडक्टिविटी है, जिधर से पैसा आना चाहता है , जो आपके रेलवे मंत्रालय को पैसा देना चाहता हैं, वहां से आप क्यों नहीं लेना चाहते हैं ? वहां से पैसा लेकर आप क्यों नहीं रेलवे मे सुधार करना चाहते हैं ? रेल मंत्रालय का दुनिया में अच्छा नाम है । मैं रेलवे मंत्रालय को और अच्छे काम करने के लिए कुछ सुझाव आपको देता हूं । रेलवे में एक्सीडेंट ज्यादा होते रहते हैं । रेलवे में एक्सीडेंटस को रोकने के लिए कदम उठाये जाने चाहिए । पिछले तीन साल में कई एक्सीडेंट्स एनडीए सरकार के समय में हुए हैं । आंध्र प्रदेश के

करनूल में एक्सीडेंट हुआ, उसमें 30 बेकसूर लोगों की जान चली गई । आपने उस एक्सीडेंट की जाचं के लिए एक कमेटी अपाइंट की थी, उसकी रिपोर्ट आ गई हैं, उस पर आप क्या कार्यवाही कर रहे हैं? उस कमेटी की रिपोर्ट अभी तक क्या कर रही है ? क्या इम्पोटेंट सुझाव उस कमेटी ने दिए हैं? आपकी सरकार उन पर क्या कार्यवाही कर रही हैं ? जो 17 हजार किलोमीटर पुरानी रेलवे लाइन है, उसको इमीडियेटली रिप्लेस करना चाहिए अन्यथा रेलवे में एक्सीडेंट्स की संख्या बढ़ती ही रहेगी । उस कमेटी ने जो रिपोर्ट दी है, उस पर आज तक आपने क्या कदम उठाया है ? उस कमेटी की रिपोर्ट मे सेफ्टी के लिए पैसा बढ़ाने के लिए कहा गया है । डेढ सौ साल पुराने रेलवे ब्रिज हैं, बहुत से ब्रिज पुराने हो गए, उनकी वॉयबिलिटी क्या है, उसके बारे में क्या कदम उठाये हैं । आपने नये ब्रिज बनाने के लिए क्या कदम उठाये हैं , उनके बारे में आपको सदन को बताना चाहिए।

तीसरी बात यह है कि आजकल इलेक्ट्रानिक टेक्नालाजी इम्प्रूव हुई है । आज हम दूसरे देशो में हार्डिली रेल एक्सीडेंट्स की खबरे अखबारों में पढते हैं , कभी जर्मनी में, कभी जापान में तीन सौ-तीन सौ किलोमीटर की फास्ट स्पीड में ट्रेने चलती है, उनमें कभी-कभी एक्सीडेट होता है । क्यों जर्मनी से पुरानी टेक्नॉलाजी के स्थान पर नई टेक्नॉलाजी नहीं आई है? पुरानी टेक्नालाजी की जगह पर नई टेक्नालाजी यूज करनी चाहिए । अगर कुछ केमीकल यूज करें तो उससे वैगन्स स्ट्रांग होता है, इस तरह का एक आर्टिकल आया । मैं उस आर्टीकल को ढूंढ कर के मंत्री जी को दे दूंगा । अगर मंत्री जी बाहर के लोगों को , अच्छे लोगों को बुलाकर देश में कुछ करे तो एक्सीडेट को रोककर इननोसेट लोगों को बचाने का एक अच्छा तरीका है । इसके लिए मैं मंत्री जी और मंत्रालय को निवेदन करता हूं ।

कल ही हमारे मंत्री जी मेहबूब नगर मे जो कि बहुत ही बैकवर्ड डिस्ट्रिक्ट हैं, कम्प्युटराइजेशन कर रहे थे । मैं इसका स्वागत करता हूं, मैं मंत्रालय को और दोनों मंत्री जी को और नीतीश कुमार जी को इसके लिए बधाई भी देता हूं । आप आहिस्ता-आहिस्ता कम्प्युटराइजेशन कर रहे हैं । मै एक सुझाव देता हूं कि पूरे देश में पहले फेज में डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर में कम्प्युटराइजेशन करे तो अच्छा रहेगा । कौन से डिस्ट्रिक्ट से कौन सी ट्रेन जाती है, यह कम्प्युटर के माध्यम से सबको मालूम रहे तो यह बहुत ही अच्छा प्रयोग रहेगा । इसके बारे में मैं मंत्री जी को बता रहा हूं।

रेल में ब्रिजिज, देश मे कई आरओबीज आपके पास पेडिंग हैं । खासतौर से हमारे आंध्र प्रदेश के आरओबीज पेडिंग हैं । हमारे राज्य के मुख्य मंत्री जी ने आपको कई चिट्ठियां लिखी है और थोडा-बहुत फाइनेसियल कंस्ट्रेट रहेगा, राष्ट्र मे आज हरेक राज्य सरकार में फाइनेसियल कंस्ट्रेट है । मगर आप बड़े दिल से आगे आकर, जितने भी आरओबीज दिए हैं, उन सब को सैंक्शन करके फेज रनर में बनाये तो अच्छा रहेगा । आज तो हर एक जगह पर रेलवे ट्रेफिक एक-दो घंटे रेलवे क्रासिग पर जाम होते जा रहे हैं । नेशनल हाईवेज और स्टेट हाईवेज को अगर पहले ले ले तो ट्रेफिक आसानी से चलता रहेगा । इसके बारे मे मैं मंत्री जी को बता रहा हूं । हमारे आंध्र प्रदेश की जनता बहुत दिनों से इंतजार कर रही है । इस सदन में मुझे 9 साल हो गये हैं । इससे पहले भी दो तीन बार मैं रेलवे बजट पर बोल चुका हूं । पैलेस ऑन व्हील्स के लिए मैंने रिक्वैस्ट की थी, मुख्य मंत्री महोदय ने भी रिक्वैस्ट की थी । हमारे दतात्रेय साहब इस संबंध में जरूर कोशिश करेंगे और उसको लेकर आएंगे । आज हैदराबाद, आंध्र प्रदेश में टूरिज्म बहुत अच्छे तरीके से डैवलप हो रहा है । जो पिलग्रिमेज सैंटर्स हैं , आप साउथ में या

तमिलनाडु, कर्णाटक, पांडेचेरी और आंध्र प्रदेश – इन चार स्टेट्स को मिलाकर पैलेस ऑन व्हील्स अगर लाएं तो इससे जो एन.आर.आई. आते हैं, उनसे इनकम होगी और सैनिक लोगों को भी इससे फायदा होगा । इसलिए इस पर ज्यादा ध्यान देना चाहिए । यह काफी दिनों से पैंडिंग है । मंत्री जी, मेहरबानी करके आप नीतीश कुमार जी से बात करके अपने रिप्लाई में पैलेस ऑन व्हील्स की जरूर घोषणा करेंगे, ऐसी मैं आपके द्वारा मंत्री जी से गुजारिश करता हूं । इसके अतिरिक्त मैडिकल फैसेलिटीज के संबंध में मत्री जी ने एक बार मुझसे बात की । मैं भी एक डाक्टर हूं, हालांकि मुझे इस प्रोफेशन को छोड़े मुझे 20 साल हो गये हैं, फिर भी उन्होंने मुझसे सुझाव मांगा कि रेलवे हॉस्पिटल्स आज बहुत ही खराब स्थिति मे हैं । आज कारपोरेट हॉस्पिटल्स इतनी अच्छी तरह से डैवलप हो गये हैं लेकिन यहां पर कोई इक्विपमेंट्स नहीं है। किसी इम्प्लाई को अगर हार्ट अटैक आ जाए तो उसको टिकट ही देना पडता है। लेकिन हॉस्पिटल में उसको सुविधाएं देकर, मैडिकल ट्रीटमेट देकर बचाने का प्रयास नही होता है। मैं आपसे गुजारिश करता हूं कि आप कारपोरेट हॉस्पिटल्स को विजिट करिए । वहां पर बहुत से लेटेस्ट इक्विपमेंट्स आ गये हैं। सरकार कस्टम ड्यूटी ऐक्जम्पशन दे रही है, सेल्स टैक्स ऐक्जम्पशन दे रही है। हॉस्पिटल्स में भी अगर आप ये सुविधाएं देगें तो अच्छा होगा । कई लाख इम्प्लाइज जो दिन रात मेहनत करते हैं, they are running hundreds of trains in different parts of our country. They are doing very hard work. Let us help them, at least, on medical grounds. My request, through you, Mr. Vice-Chairman, Sir, to the hon. Minister is to provide the best medical care to the railway employees. इसके अतिरिक्त ऐजुकेशन के संबंध में कहना चाहता हूं । मंत्री जी कई बार दौरा करते हैं । अगर आप हैदराबाद आए और किसी डिस्ट्रिक्ट मे जाए तो मैं रिक्वैस्ट करता हूं कि दूसरे प्रान्तों मे जाकर देखिए कि वहां पर ऐजुकेशन फैसेलिटीज कैसी है? इम्प्लाइज के बच्चों को आप क्या हैल्प कर रहे हैं, ऐजूकेशन की क्या फैसेलिटीज दे रहे है? रेलवे इम्प्लाइज के बच्चों को अच्छे स्कूल्स में ऐडमिशन नहीं मिल पाता है , उनको बाहर के मुल्कों मे जाना पड रहा है । रेलवे इम्प्लाई का बच्चा अच्छे से पढ़ रहा है लेकिन उसको इंजीनियरिंग कॉलेज में सीट नहीं मिल पाती, मैडिकल सीट नहीं मिल पाती । आप इस संबधं में क्या कर रहे हैं? रेलवे मंत्रालय एक इंजीनियरिंग कॉलेज खोलकर इम्प्लाइज के जो बच्चे हैं, उनको ऐडमिशन देकर, उन्हें तालीम देकर बाद में मंत्रालय मे उन लोगों को ऐब्जार्ब कर सकते हैं और उनकी सेवाएं ले सकते हैं। यह एक बहुत अच्छा कार्य होगा । आप क्यों ऐसा नही करते । आंध्र प्रदेश में कई इंजीनियरिंग कॉलेज खुले हुए हैं आप मंत्रालय की तरफ से एक इंजीनियरिंग कॉलेज और मैडिकल कालेज खोल सकते हैं। और फिर मैडिकल फील्ड में , इंजीनियरिंग के फील्ड में उनको ऐब्जॉर्ब कर सकते है । इसके अतिरिक्त मैं मंत्री जी को यह विन्रमतावपूर्वक अपील करता हूं कि गरीब लोगों के पास, रेलवे इम्प्लाइज के पास रहने के लिए घर नहीं है। रेलवे की बहुत प्रॉपर्टीज है। हैदराबाद में You have hundreds of acres of land. Why do not you construct houses there for your employees? Sir, HUDCO is giving loan at a very low rate of interest. आज घर बनाने के लिए फाइनेशियल इंस्टीटयूशंस बहुत सी सुविधाएं दे रहे हैं । उसको यूटीलाइज करके इम्प्लाइज को आप घर बनाकर देंगे तो जब वे लोग दौरे पर जाते हैं, तब उन्हें यह संतोष रहेगा कि मेरा परिवार सुरक्षित है, एक ठिकाना उन लोगों के पास है, एक छत के नीचे मेरा पूरा परिवार है और वे ज्यादा अच्छे तरीके से काम कर सकेंगे । मैं मंत्री जी को सुझाव देना चाहूंगा कि हाउसिंग स्कीम बनाकर, मास हाउसिंग स्कीम लानी चाहिए, यह मैं

आपसे रिक्वैस्ट करता हूं । मैं गवर्नमेट को वार्निंग दे रहा हूं कि जोनल रेलवेज जो आप मूव कर रहे हैं, यह बहुत डेजरस मूय है। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्रालय को यह वार्निग दे रहा हूं । इससे पहले एक केबिनेट मिनिस्टर उड़ीसा से थे। उन्होने वहां के वॉल्टेयर जोन को निकाल कर उड़ीसा में भेज दिया । अब वर्तमान में एक केबिनेट मिनिस्टर कर्नाटक से हैं और वे गुंटकल जोन को कर्नाटक में मूव कर रहे हैं। यह बहुत गंभीर बात है। अगर ये ऐसा करेंगे तो गवर्नमेंट ...(व्यवधान)...

श्री के . रहमान खान : गुंटकल में डिवीजन है।

डा. अलादी पी. राजकुमार : नहीं, नहीं गुंटकल में नहीं है । ये गुटकल मे पूरे स्टाफ को रिडयूस कर रहे हैं। 200 लोगों को निकाल दिया है । ये जनता को धोखा दे रहे हैं। मैं मंत्रालय से विनयपूर्वक निवेदन करता हूं कि गुंटकल को मूव मत कीजिए । केबिनेट मिनिस्टर के प्रेशर को आप यील्ड न करे, ऐसी मैं आपसे अपील कर रहा हूं । ....(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष महोदय, आंध्र प्रदेश कई दिनों से डिमांड कर रहा हैं । मुख्य मंत्री चन्द्रबाबू नायडू जब भी दिल्ली आते हैं, कम से कम छः से बारह केबिनेट मिनिस्टरों से मिलकर हर बार वे आंध्र प्रदेश की तकलीफें बताकर जाते हैं । प्रधान मंत्री से लेकर हरेक केबिनेट मिनिस्टर को, चाहे वे वित्त मंत्री हो, डिप्टी प्राइम मिनिस्टर हो, रेलवे मिनिस्टर हो या कम्युनिकेशन मिनिस्टर हो, उनसे मिलकर वे आंध्र प्रदेश की डिमांडज बताते हैं। आजादी के बाद आंध्र प्रदेश रेलवे के विकास में बहुत पीछे रह गया है । मैं मंत्री जी से विनयपूर्वक निवेदन करना चाहता हूं कि आंध्र प्रदेश से, खासकर हैदराबाद से आप मंत्री हैं, वहां से आप राजधानी चलाइए । आज राजधानी कहां से आती है? कर्नाटक से आती है बाई-वीकली और सिंकदराबाद आकर एक घंटा रूकती है । सीटों की सारी बुकिंग वही हो जाती है। सिंकदराबाद आने के बाद सीटें नही मिलती है। मेहरबानी करके हैदराबाद से नई दिल्ली के लिए डायरेक्ट राजधानी लाने की पूरी कोशिश कीजिए । मैं मंत्री जी से यह अपील भी करता हूं कि बाईवीकली नहीं, बल्कि प्रतिदिन हैदराबाद से नई दिल्ली के लिए राजधानी एक्सप्रेस चलाइए ।

महोदय, तिरूपति आंध्र प्रदेश का एक पुण्यक्षेत्र है। दिल्ली से तिरूपति के लिए ट्रेन नहीं है। कई पिलग्रिन्स दिल्ली से तिरूपति जाना चाहते हैं। सब लोग हवाई जहाज से नहीं जा सकते हैं। गरीब लोगों को पुण्यक्षेत्र में जाने के लिए अगर आप दिल्ली से तिरूपति के लिए एक ट्रेन चलाए और वह भी वाया शिंरडी से – जो एक और पुण्यक्षेत्र हैं, साई बाबा के मंदिर के दर्शन भी हो जाएगे । तिरूपति से वापस दिल्ली जाने के लिए एक ट्रेन चलाने की मैं आपसे रिक्वेस्ट कर रहा हूं।

महोदय, आज दिल्ली से हरेक जगह के लिए नॉर्थ इंडियन सिटीज में शताब्दी एक्सप्रेस जाती है। आंध्र प्रदेश में हैदराबाद इतनी अच्छी तरह से डेवलप हो रहा है, हरेक फील्ड में डेवलप हो रहा है, इनफॉर्मेशन टेक्नालॉजी में डेवलप हो रहा है, बायो-टेक्नालॉंजी, मेडिकल हर्ब्ज, टूरिज्म सब कुछ डेवलप हो रहा है लेकिन ट्रेन नहीं । दिल्ली से हैदराबाद , विजयवाड़ा और करनूल के लिए अगर आप एक शताब्दी लगाएं तो वह भी बहुत अच्छी सुविधा रहेगी ।

महोदय, जहां तक मुझे जानकारी है, साउथ सेंट्रल रेलवे पिछले पांच साल से, हमेशा प्रॉफिट दे रहा है । मिनिमम 200 से 350 करोड़ या 400 करोड़ का प्रॉफिट हर साल साउथ

सेट्रल रेलवे दे रहा हैं लेकिन आप उनको वापस क्या दे रहे हैं? आप वहां की जनता का पैसा इकट्ठा करके दूसरी जगह उसे खर्च करके आंध्र प्रदेश के साथ अन्याय कर रहे हैं। आपको न्याय करना चाहिए, ऐसी अपील मैं मंत्री जी से करना चाहता हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : आपके दल के एक अन्य माननीय सदस्य बोलने वाले हैं, पूरा समय आप ही ले लेंगे तो वे कैसे बोलेंगे?

डा. अलादी पी. राजकुमार : महोदय, मैं दो-तीन मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगा। सरकुलर रेलवे की बात लीजिए। आज यह बात भी रिकॉर्ड में हैं कि हमारे मंत्री जी तेलंगाना के एरिया से आते हैं। तेलगांना रेल का बहुत बैकवर्ड एरिया है। आज तेलगांना के ९ डिस्ट्रिक्ट्स – हैदराबाद से लेकर मेदक, निजामाबाद, आदिलाबाद, करीमनगर, खम्मम, इन सब एरियाज में सरकुलर रेल की बहुत आवश्यकता है। अगर एक आदमी हैदराबाद से काम करने के लिए निकले और उसे सरकुलर रेल से जाने की सुविधा हो तो उसे बहुत फायदा होगा। इससे पहले मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि आप निजमाबाद और करीम नगर के लिए रेल लेने आ गए हैं तो इसके लिए हम विचार करेगे । मैं आपके द्वारा रेल मंत्री जी से रिक्वेस्ट कर रहा हूं कि वहां के लिए एक सर्कुलर रेल भी चलवाएं। हमारे कुलीग रूमान्डला रामचन्द्रया ने मुझे अभी-अभी बताया है कि सिकन्दराबाद से करनूल, डबलिंग आफ लाइन के लिए विचार करने के लिए कहा है। कृपया आप मेहरबानी करके, बजट मे थोड़ा बहुत फंड देकर कार्यवाही करे। आपको मालूम है कि हैदराबाद से करनूल के लिए बहुत से लोग बिजिनेस के लिए आते-आते हैं। अगर आप डबलिंग आफ लाइन कर दें तो यह बहुत अच्छी बात होगी। महोदय, आज रेलवे मंत्रालय मे काफी वेकेन्सीज हैं। रेलवे इन वेकेन्सीज को फिल नहीं कर रही है। खासतौर से एससी और एसटीज की काफी वेकेन्सीज हैं। आप इसके ऊपर भी विचार करे। आपके माध्यम से मेरी मंत्री जी से विनती है कि एससी, एसटी और ओबीसी की वेकेन्सीज भरी जाएं। मैं मंत्री जी से रिक्वेस्ट कर रहा हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : आप कृपया समाप्त करे।

*DR. ALLADI P. RAJKUMAR: An Expart Committee to be set up to find out how the recycling process can be done. आज आप रेलवे के स्क्रैप को रद्दी के भाव बेच रहे हैं। अगर आप रि-साइक्लिंग करके उसी स्क्रैप से ज्वाइंट वैंचर से फैक्ट्री लगाए तो आपकी स्टील रिक्वायर्मेट पूरी होगी। अगर आप ज्वाइंट वैंचर से वह फैक्टर लगाएंगे तो जो स्क्रैप , आप एक रूपए का स्टील चार आने में बेच रहे हैं। उसी स्क्रैप को रि-मेल्ट करके जितनी भी रेलवे को स्टील की जरूरत होगी, आप उसको यूटिलाइज कर सकते हैं। ....(व्यवधान)... मैं बहुत-बहुत आभारी हूं महोदय, और बहुत विनयपूर्वक आपके द्वारा मंत्री जी से कहना चाहता हूं, यहां नीतीश कुमार जी भी नहीं हैं, मुझे बहुत अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है। चेयर से डायरेक्शन जानी चाहिए कि जिस दिन राज्य सभा मे यह डिसकस होता है, कैबिनेट मंत्री बहुत कम नजर रखते हैं। यह बहुत अच्छी बात नहीं है। आज मंडे को रेलवे बजट पर डिसकसन चल रहा है। यह रेलवे मंत्री का बजट है, आज वे यहां रहते तो जितने भी लोग सुझाव देते उनके विचारों पर डिसिजन लेते। इन शब्दों के साथ, मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : वैसे, कैबिनेट मंत्री, शांता कुमार जी यहां मौजूद हैं।

SHRt DIPANKAR MUKHERJEE (West Bengal): Sir, at the outset, I also support the viewpoint expressed by Dr. Alladi P. Rajkumar. It is not a very good sign that the Cabinet Minister, without apprising the reason to the House, is not present when an important issue such as the Railway Budget is being discussed. I hope this does not become another precedent for the Upper House.

Sir, I was thinking whether I should express my gratitude to my Leader who has given me a chance to speak. Normally. I never say these things. But at the outset. I found in the Budget Speech that the hon. Minister has expressed his profound gratitude to the hon. Prime Minister. I don't grudge it. He can do so. But I wish and I hope, and, probably, the whole House would join me when I say that last year had been a very sad year for the Railways, especially, because of the number of accidents that occurred. Instead of expressing gratitude to the hon. Prime Minister, probably, condolence messages could have been sent to the members of bereaved families, who have lost their kith and kin in railway accidents. Previous speaker has mentioned about one accident. I want to tell you that one of my esteemed colleagues, an ex-Lok Sabha Member, lost his life in the Rajdhani train accident. So, was it not, at least, prudent to include condolence message and sympathy for the members of the bereaved families? Would the Railway Minister, at least now, include it? When the Railway Minister gives his reply, this particular sentence must be there. This must be given priority. But, ttiis is missing in his Budget Speech. Sir, this priority, this direction is missing from the Budget. In one word. I can say that it is a 'directionless' Budget. It has been pointed out here --the whole country knows - that with regard to safety, the hon. Minister says that he is aware of the concerns expressed regarding the vital issue of safety, but, how are you going to address this issue? Hundreds of lives have been lost. So many accidents have taken place. What are you doing? Starting from Gaisal, I would like to know how many accidents have taken place. What exactly is the conclusion? If you look at para 12, it says, "one of the major contributing factors for accidents has been found to be human failure .इसके लिए न तो रेलवे का इंजीनियर बनने की जरूरत हैं, न रेलवे का मंत्री बनने की जरूरत है, न सांसद बनने की जरूरत है। वहां हजारो लाइव्ज चली गई। आप एक शब्द लिख

दीजिए ह्युमन एरर है। ह्युमन एरर के लिए कौन जिम्मेदार हैं? Has any head rolled? No. क्या जरूरत है? Now, it has been decided to fill up 20,000 Group 'D' vacancies, I welcome appointments to the Group 'D" Posts. That was why I wanted the Cabinet Minister to be here. Does he want to say that non-filling up of these 20,000 Group 'D' vacancies are responsible for the large number of accidents that have taken place यह क्या बचपना है ? बचपने की भी एक हद होती है। यह है बजट पूरे साल का । ग्रुप डी एम्प्लोइज कम हैं, इसलिए इतने एक्सीडेंट्स हो गए । बडे से बड़े व्यक्ति, रेलवे के चेयरमैंन से लेकर, मैं किसी का नाम नहीं लूंगा । अगर मैं रेजीग्नेशन मागूंगा तो छोड़ दीजिए यह सब बात। Shri Lai Bahadur Shastri is a forgotten chapter in Indian politics now, Do you think that non-filling up of Group 'D' vacancies was the only reason for those accidents? Is this the course of Budget? आप देखेंगे । मैं किस बात पर डिसकस करूं । One of my colleagues will speak for another i3 minutes and talk about other factors. According to me, it is a targetless, or directionless, or *ad hoc* budget सेफ्टी के लिए क्या कर रहे हैं? You can give all technical reasons for that. The hon. Railway Minister and myself, both are engineers by profession. They talked about anti-collision devices. So what? Then, he also mentioned about continuous track circuiting. How do you expect a man, even if a public document is given to him, to get himself assured?

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NILOTPAL BASU), in the Chair]

Sir, I saw this on Bengali TV channel. I wish Mr. Nitish Kumar had been here. I don't believe in astrology एक मौका ऐसा आया जब बंगाली चैनल पर एस्ट्रोलॉजी में नीतीश कुमार जी का होरोस्कोप लेकर दिखाया गया कि एक्सीडेट्स होंगे, कितने होगे, बढेंगे या नहीं बढेगे आदि । रेलवे मिनिस्टर होने से एक्सीडेंट बढते ही नहीं ।To this level, the confidence has gone. I don't believe in astrology. Shri Ravi Shankar Prasad and Shri Shanta Kumar might be believing In horoscope and all that. But, I don't believe in that. But, to that extent, the confidence has gone down. That too on a TV channel टी.वी. चैनल पर होरोस्कोप देखकर एक्सीडेंट्स की बात की जा रहे हैं। उस कांफिडेंस को हम कैसे ग्रो कराएंगे, What is your target? What is the number of reportable accidents that took place during the last year? What is the number of non-reportable accidents during the last year? What is the increase in the number of accidents during the last two years? When you compare it internationally, during the last one year, how many major accidents have occurred in Indian Railways *vis-a-vis* other international railways? कुछ तो हो। What are you going to do? How many anti-collision devices you need? If you go into continuous track circuiting, you will find that selected sections, that is, a. b,' c have been chosen for track circuiting and Rs.2425 crores have been

3.00 P.M.

allotted. I am not able to understand as to what you want to achieve. How much track circuiting do you require as targets to reduce the number of accidents? If so, what percentage of that you have included in this? You may not give the figures here. ट्वेन्टी फाइव परसेंट ट्रैक सर्किटिंग तीन साल में होगा, पांच साल में होगा । कहीं भी तो आपका जिक्र नहीं है। सैवन्टीन थाउजेन्ड करोड रूपये यही सुनाया जा रहा है। Then, expressing gratitude to the Prime Minister ब्रिटेन में पांच आदमी मरे Five people have died, I have read the British newspapers. The Prime Minister holds five meetings to discuss why those accidents took place. यहां हजारों आदमी मरते गए लेकिन हर रेलवे बजट में एक पैरा रहेगा। I am grateful to the Prime Minister"--grateful for what? खन्ना कमीशन की रिपोर्ट आपके पास है। You tell me सैवन्टीन थाउजेन्ड करोड़ रूपये में से कितना खर्च हुआ ? You explain this not to us, but to the people, हमने इतना खर्च किया। इससे से इतना पांच साल में this is my long-term target, this is my next year's target. Nothing बस दे दिया What is your funding? Is it a corporate funding estimated by a Chartered Accountant? Anticipated funding उससे वह बढेगा । उससे यह बढने वाला है । What is the committed funding to the total Railway Budget? Are your earnings increasing? You are supposed to get Rs.415 crores from State Electricity Boards. These are anticipated. What are your committed fundings? Is there any policy direction? This time, I was not expecting from the hon. Minister to announce some new projects and he has not included any new project. This is one of the major problems confronting the Railways. I share the concern expressed in the House that there are so many incomplete projects. Three years back, while speaking on the Railway Budget. I said that project means, time and cost. Nowhere have you conceded that the Railways- have to be treated as an industry.

Sir, the time and cost factors are important in the Railway projects. We have projects. But we have a system in the Railways where there is no question of time, यह प्रोजैक्ट 1200 करोड़ का है, इस साल में पांच करोड कर दिया । मंत्री कहीं उदघाटन करने चला गया तो पांच करोड का प्रोजैक्ट शुरू हो गया । अब चाहे वह दो सौ साल में खत्म हो या डेढ सौ साल में खत्म हो । I Should there not be a policy direction? जितने प्रोजैक्ट हमारे पास हैं, for them, we can say 'this is the time-limit, this is the cost-limit, etc' Due to this टाइम बढ़ रहा है तो कॉस्ट एस्केलेशन भी हो रहा है। Is there any direction in this regard? You have mentioned about the introduction of 50 new trains. Sir, I will tell you how the whole thing is *adhocism.* You also want to increase the freight traffic to 515 million tonnes. Would you not require more wagons and coaches for this purpose? My question is : How many new wagons and coaches are going

to be made available in this year's Budget? If there is no increase in that, how are you going to tackle the increased freight or passenger traffic? Then, there will be more derailments. Derailment does not mean only reportable accidents where huroan lives are lost. Derailment means loss to the Railways. Could you tell us in your reply how much the Railways have lost in tEje last three years due to derailments, loss due to derailments which has not cost any human life? Let there be some seriousness about it. Sir, J will speak for ten or thirteen minutes. Some serious concern should be there. What is this? Is there any seriousness? That is why I said that there is *adhocism* and directionless, Now, Sir, Rajkumarji has gone. He talked about divisions, zones. ऐसा नहीं है। नीतीश जी ने एक अच्छा और बहुत कंस्ट्रक्टिव काम किया है । यह कभी ऐसा नहीं होता । रेल सब मांगते हैं। मुझे वह ट्रेन चाहिए , मुझे वह ट्रेन चाहिए ।Sometimes, these demands are not genuine. You see,आन्ध्र –कर्णाटक लड रहे हैं, बिहार-बगांल लड रह हैं । .....(व्यवधान)... रेलवे जोडने वाली चीज हैं I Sir, I am son of a Railwayman. My father had worked in Assam and then he had worked in U.P. मुझे मालूम हैं आप लोग क्या कर रहे है। अब रेलवे की क्या हालत है, आप देखिए । वह उससे लड रहा था। As a Railwayman's son, I did not find any pleasure. I am shocked. There is Bengal-Bihar chicanery. Look at the chicanery. ! said, 'chicanery', about zones. What have you gained out of divisions? You have talked about new zones. I want to mention here paragraph 38 of the Railway Budget here, and I want a reply from the Minister on this. How has it improved? It is said that the two new zones, that were operationalised, with effect from 01.10.2002, namely, the North Western Railway and the East Central Railway have been functioning with improved efficiency, फिगर्ज का तो नाम नहीं है । मैं पूछना चाहता हूं, जिसको बांटा उसका परफॉर्मेस क्या है । Has it improved? The Eastern Railway, the South-Eastern Railway जिसको बांटा, ओरिजनल नाम जिसका है, उसका क्या इंप्रूव हो गया है? And, Mr. Nitlsh Kumar says that 'we want business orientation.' Is it the business orientation? Today, in the whole of industry, amalgamation is coming everywhere. If you had more divisions, I could have understood. But you talked only about amalgamations5-6 कंपनियों जोड रहे हैं। आप लोग क्या कह रहे हैं? वहां जा कर बता रहे हैं कि इससे यह फायदा होगा । आप किसको बता रहे हैं ? You know what the Member fronn Andhra Pradesh was telling today. He was saying that you want to divide the whole country on this. Can you tell us in concrete terms whether you have gained out of these two new zones जहां से पैसेंजर ट्रैफिक नहीं होगा, ज्यादा गुडज होगा, वहां तो अर्निंग ज्यादा होगी । इसके लिए कौन सा नया मैथेमेटिकल सम सिखा रहे हैं। जहां पैंसेंजर अर्निंग नहीं है वहां कैसे होगा How will you compare? यह तो Cross सबसिडी का मतलब था। यही तो मतलब

था इन जोनो का, एक साथ पैंसेजर प्लस गुड्ज । Have you any concern for the Railways? जैसे आज एक और इलैक्शन लडना है। इस बार रेलवे बजट कर दिया।

Sir, I will end up with saying a few words on freight, it is the most important point. One former Railway Minister during her Railway Budget speech said -- I do not know whether, at that time, you were the Minister of State for Railways or not, but Mr. O. Rajagopal was definitely there - and Government is a continuing entity यह आपका पर्सनल एंटिटी नहीं है। - that there would be 5 per cent increase in freight share. Earlier, the share of railways was 90 per cent, and lO per cent road Now, It has come down to 40 per cent by railways and 60 per cent by road. I do not know whether it is 35 per cent or 40 per cent. Instead of saying that it would be 500 million tonnes or 515 million tonnes, you could have said as to what is your targeted percentage of freight traffic. How can a layman like me understand this 500 million tonnes or 515 million tonnes? You can say that there would be 5 per cent Increase in the share per year. 60 से 5 परसेंट हमारा आएगा 45 रेल और 55 रोड पर । Then, you can say, "within this day, it can be seen that 60 per cent goes to rail and 40 per cent to road रोड्ज शेयर का कम होता है। ऐसा कोई प्रोजैक्ट आपके पास है? नहीं होगा । I Do you know by that what are you saving? You have said, "I am grateful to the Prime Minister"; you have expressed your gratitude. पेट्रोलियम प्रोडक्ट का सेविंग होता है, रेल से अगर जाते हैं या गड्ज भेजते हैं तो और पेट्रोलियम की हालत यहां क्या है, यह आप देख तो रहे हैं You have no thinking for that. 500 से 515 मिलियन टन कोई नहीं समझेगा । My last point that I want to submit is over the same thing. Has this Government any uniform policy? The Minister declares that there will be a power plant, रेलवे का काम इतना कम हो गया है नबीनगर, ...(व्यवधान)... बाढ़ में तो नहीं है । ...(व्यवधान)... रेलवे का पावरप्लांट चाहिए because the quality of power is not good. Let the Minister of Power come to this House and say that he is not in a position to give quality power to the Railways. Is it not a policy decision? Is it something that the Railways will decide for another Ministry? My humble submission to the hon. Prime Minister Is: Are you aware of what is going on? The NTPC have Central Power Plants. Why can't they give dedicated power? Why is it necessary for Railways? I do not think that is very serious. यह देखना चाहिए क्योंकि इन का मुखौटा पता नहीं चलता है कि कौन सा बोलने का है । Is it the Government of India's decision? Then, they have to certify. The Ministry of Power has to be censured that being such a Important utility - the Ministry of Power, Central Government - is not in a position to ensure quality power to the Railways, and that is why such a decision Is taken, आप के पास पैसा नहीं है और 1000 मेगावाट का पावरप्लांट बनाने जा रहे हैं।

SHRI BALBIR K. PUNJ (Uttar Pradesh) : It is for the State Governments to supply power *...iinterrupt'ions)...*

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: There is a Central Ministry of Power. *...(Interruptions)...*\ am very happy that 1 have provoked him. but 1 wish I could have provoked the hon. Minister. I would love to have that reply from the Minister. He would have said that State Governments were useless; but there is a Central Ministry of Power. The Minister of Power should come here and tell the same thing that you are telling, that because the State Governments are not giving power, so the Ministry of Power will supply the total requirement of power for the Railways. आप तो जर्नलिस्ट हैं, आप को तो पोलिटिसियंस की बात मालूम है। ....(व्यवधान)... because you are standing. *...{!Interruptbns)...you* know as to what is the game plan. Why do you want to have one thousand megawatt captive power plant in Bihar? *...{Interruptions)...* Why do you want to spend money unnecessarily? *...(Interruptions)...*

SHRI BALBIR K. PUNJ: They charged exorbitantly from the Railways.., *(Interruptions)...*

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Who?

SHRI BALBIR K. PUNJ : The State Government.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Which State Government? *...(Interruptions)...iy\er\.* why is the location of captive power plant in Bihar? *...{Interruptions)...*\ think, that is enough. *...(Interruptions)...*\ am sure, had he been the Minister, he would not have gone for one thousand megawatt power plant in Bihar. I am sure about it. *...(Interruptions)...*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NILOTPAL BASU): I think, we cannot waste the time of the House over this.

प्रो. रामबख्श सिंह वर्मा (उत्तर प्रदेश) **:** उपसभाध्यक्ष जी, अभी थोड़ी देर पहले माननीय सांसद अपने पडौसी से पूछ रहे थे कि कहां पर क्या लगाया है ....(व्यवधान)... He should address the Chair, but he is asking from his neighbour.

श्री दीपाकंर मुखर्जी : मैं इसलिए पूछ रहा था कि उन्हें मालूम हैं और पश्चिम बंगाल में है तो मुझे मालूम है । Thank you, very much, Sir. The remaining part will be dealt by the other hon. Member

श्री रमा शंकर कौशिक (**उत्तर प्रदेश**) **:** माननीय उपसभाध्यक्ष जी, माननीय रेलवे मंत्री जी ने जो रेलवे बजट पेश किया है। उस से हम लोगों को बड़ी निराशा हुई है। इस से न तो रेलवे का स्वास्थ्य सुधरेगा, न यात्रियों का भला होगा और न ही यात्रियों की सुरक्षा व्यवस्था जो कि

उनकी प्राथमिकता के हिसाब से पहले नंबर पर है, उस की भी कोई समुचित व्यवस्था इसमे की गई है। श्रीमन्, पिछले साल जितने एक्सीडेंट्स हुए, उनके बारे में हम सब लोगों को अच्छी तरह मालूम है, देश की जनता को मालूम है और उस बारे में अपने बजट में माननीय मंत्री जी ने कितना लिखा है, यह अभी माननीय मुखर्जी ने आपके सामने रखा है । मंत्री जी ने दो लाइनों में सारा काम निपटा दिया है। इतने बड़े हादसे हुए, लेकिन माननीय मंत्री जी ने अपने बजटीय भाषण में सारी बाते दो वाक्यों में निपटा दी । यह बहुत ही शर्मनाक बात है कि ऐसी दुखद घटनाओं के बारे में न तो हमने दुख व्यक्त किया और न ही उसके लिए हम आगे क्या उपाय करने जा रहे हैं, यह बताया गया । महोदय, 12 हजार करोड़ की बजटीय सहायता और 5 हजार करोड़ का इन्होंने अधिभार लगाया, लेकिन सुरक्षा की कौन सी व्यवस्था की गयी है? खन्ना कमेटी की सारी रिपोर्ट सरकार के पास है और उन्होंने बताया है कि कैसे कौन-कौन सी लाइने कहां कहां क्रेक होने की संभावना है, कौन से पुल खराब हैं, सिग्नल प्रणाली कितनी खराब है । लेकिन पिछले वर्ष में इसमें 17,000 करोड़ रूपए का उपयोग कहा हुआ ? खन्ना कमेटी की रिपोर्ट में तो 15,000 करोड़ रूपए की बात कही गई थी, लेकिन आपका यह 17,000 करोड़ रूपया का क्या उपयोग हुआ । आखिर इसका उपयोग कहाँ हुआ ? इसका कोई हिसाब-किताब नहीं है । 50 गाडियां नई चलेगी, 13 गाडियों का फेरा बढाया जाएगा और 24 गाडियों का मार्ग बढाया जाएगा, लेकिन पिछले साल भी आपने गाडियां बढाई थी, उन गाडियों का हश्र क्या हुआ? दिल्ली से भटिंडा शताब्दी चलाई गई थी जो बंद कर दी गई, रांची से टाटानगर जन-शताब्दी चलाई गई थी वह भी बंद की दी गई क्योंकि उसमें प्रतिदिन औसत यात्रियों की संख्या तीन के करीब थे। आज जो वह 50 गाड़ियां चलाई जा रही है या चलाने का फैसला किया गया है, इनके लिए कौनसे सर्वेक्षण हुए हैं? माननीय मंत्री जी को यह बताना चाहिए था कि किस मांग पर यह किया गया है, जबकि यात्रियों की संख्या घट रही है और रेलगाड़ियों की संख्या बढ रही है, रेलवे लाइने बना रही हैं , उन्ही रेलवे लाइनों पर रेले बढ़ा रहे हैं, कुछ गाड़ियां तो ऐसी है, जिनमें साफ-सफाई का मौका भी बड़ी मुश्किल से मिल पाता है । उन्हीं पटरियों पर और गाडियां हम क्यों चला रहे हैं बिना किसी सर्वेक्षण के बिना, मांग के ? इन 50 नई गाड़ियों को चलाने का औचित्य क्या है, जबकि पिछले साल माननीय मंत्री जी को जितना किराए के रूप में मिलना चाहिए था उससे 720 करोड़ रूपए कम मिले हैं, 3 प्रतिशत यात्री कम हुए हैं?

उपसभाध्यक्ष महोदय, यात्रियों की संख्या कम होने के पीछे निश्चित रूप से यह बात है कि यात्रियों को अपनी सुरक्षा का ख्याल है, सुरक्षा का डर है । रेलवे मे आज सुरक्षित यात्रा का स्थान नहीं रह गया है। इस चेतावनी को मंत्री महोदय को समझना चाहिए था और उसके उपाय इसमें करने चाहिए थे। जैसा कि उनका दावा है कि वे सुरक्षा के मामले में प्राथमिकता देंगे, लेकिन सुरक्षा के मामले में उन्होंने पिछले साल क्या किया है, आगे क्या करेंगे? यह बताना चाहिए था । आगे की स्थिति, श्रीमन्, यह है कि बजट में सुरक्षा के लिए, विकास निधि के लिए और साथ ही विशेष के लिए, इन चीजों के लिए सिर्फ 6 फीसदी पैसा रखा गया है। 50 फीसदी तो वेतन, पेशन और लाभांश में चला जाता है और यात्रियों की सुरक्षा के लिए केवल 6 फीसदी पैसे का प्रावधान माननीय मंत्री ने बजट में किया है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इन्होंने बड़ा ढिंढोरा इस बात का पीटा है कि हमने यात्रियों का किराया नहीं बढाया । लेकिन , अब तो बजट की कुछ ऐसी व्यवस्था हो गई है कि बजट का कोई मतलब नहीं रह गया है। क्योकि सरकार कभी भी किसी भी मद में पैसा बढा देती है, अधिभार के

रूप में बढा देती है, सुरक्षा के अधिभार के रूप में बढ़ा देती है या और किसी में भी अधिभार बढा देती है । इसका कुछ पता नहीं चलता । ऐसा ही कुछ दूसरा मामला है ।रेलवे मंत्रालय में यह बात हो रही है कि किराया आज नहीं बढाया है , लेकिन कल को भी नहीं बढायेंगे, इसकी क्या गारंटी है? कल को कोई अधिभार लगता है तो उसका भार जनता पर ही पडता है और वह भी एक तरह से किराये का रूप है।

श्रीमन् मैं सरकार से यह निवेदन करता हूं कि वह इन बातों पर ध्यान दे और यह भी बताए कि जो 50 नई रेल-गाडियां चलाई जा रही है, फेरे बढाए जा रहे हैं और यात्री मार्ग बढाए जा रहे हैं, उनका सर्वेक्षण क्या माननीय मंत्री जी ने करवाया है? या किनकी मांग पर यह सब काम हो रहे हैं? माननीय मंत्री जी ने सात जोन, आठ डिवीजन बना दिए। इससे क्या रेलवे की सुरक्षा हुई, यात्री सुरक्षित हुए ? इससे क्या यात्रियों की संख्या में बढोतरी हुई ? इससे क्या फायदा हुआ ? यह बात आज तक समझ में नहीं आई । माननीय मंत्री जी को यह बताना चाहिए कि यह जो अतिरिक्त भार डाला गया है, इस अतिरिक्त भार को डालने का कारण क्या है? क्या रेलवे का काम पहले नहीं चल रहा था? जोन और डिवीजन बनने के बाद भी एक्सीडेंट पिछले साल बढे हैं, यात्रियों की संख्या धटी है, चोरी बढ़ी है । ये सारी बाते हुई हैं, फिर इन सात जोन और आठ डिवीजन का मतलब क्या है? यह मतलब माननीय मंत्री जी को बताना चाहिए। देश की जनता इस बात को जानना चाहती है। श्रीमन् रेलवे संचालन में खर्चा बढ गया है। यात्रियों से किराया कम वसूल हुआ , लेकिन रेलवे के संचालन मे पिछले साल, 3000 करोड़ रूपए का अतिरिक्त भार पडा है 3000 करोड़ रूपए का अतिरिक्त खर्चा हुआ है। यह अतिरिक्त खर्चा किस प्रकार से हुआ, क्यों हुआ, क्या इसमें जोन और डिवीजनों का बनाया जाना भी शामिल है? निश्चित रूप से होगा, लेकिन मंत्री जी ने बताया नहीं है कि शामिल है? निश्चित रूप से होगा, लेकिन मंत्री जी ने बताया नहीं है कि शामिल है या नहीं है। नई ट्रेनें चलाने के लिए वे तैयार हैं जबकि सब लोग इस बात को जानते हैं कि एक ट्रेन को चलाने के लिए रेलवे को कम से कम दो लाख रूपया प्रतिदिन खर्च करना पडता है। कोई भी नई रेल चलाएं तो दो लाख रूपया प्रतिदिन का खर्चा आता है, रेलवे का बल्कि इससे ज्यादा ही आता होगा । फिर आप कहते हैं कि आपके पास सुरक्षा के लिए पैसा नहीं है, तो फिर यात्री बढेगें कैसे, क्यों यात्री बढेंगे ? जब दूसरी व्यवस्थाएं आ रही है। ठीक ढंग ये आ रही हैं अच्छी आ रही हैं, अच्छी आ रही हैं तो इस और आपको सोचना होगा, लेकिन माननीय मंत्री जी ने इस ओर ध्यान नहीं दिया है।

श्रीमन् , लूटपाट की घटनाएं बढ रही है। रेलवे लाइन की सुरक्षा का प्रश्न जब आता है तो केन्द्रीय सरकार, रेलवे मंत्री कहते हैं कि यह राज्य सरकारों का दायित्व है । रेलवे में यात्रियों के सामान की चोरी या लूटपाट की घटनाएं होती हैं तो सरकार कहती है कि प्रदेशों की गवर्नमेट को देखभाल करने की जरूरत है । जनता को इस बात से क्या मतलब हैं कि देख-रेख किसकी है, जनता तो चाहती है कि उसकी सुरक्षा हो ।

उपसभापध्यक्ष (श्री नीलोत्पल बसु) : कौशिक जी, आपकी पार्टी से एक और माननीय वक्ता हैं, इसलिए आप खत्म कीजिए ।

श्री रमा शंकर कौशिक : जी हां, प्रो. रामगोपाल जी हमारे नेता बोलने वाले हैं इसलिए मैं अपनी बात खत्म करने वाला हूं ।

श्री मन् मैं निवेदन कर रहा था कि जनता को इस बात से क्या मतलब है। कि देख-रेख किसकी जिम्मेदारी है। जनता तो यह जानती है कि वह रेलवे प्लेटफार्म पर है, रेलवे में सफर

कर रही है, उसके साथ लूटपाट नहीं होनी चाहिए , उसके सामान की चोरी नहीं होनी चाहिए, डकैती नही होनी चाहिए, उसे इस बात का कहां ध्यान है कि कौन उसकी रिपोर्ट लिखेगा , कौन उसकी हिफाजत करेगा । श्रीमन् रेलवे में जो प्रदेशों की सरकार के कर्मचारी जाते हैं, वे कौन लोग होते हैं? वे ऐसे लोग होते हैं जिनको विभाग यह समझता है कि ये गलत काम करते है उन लोगों को उसमें भेज दिया जाता है। मैं कहता हूं कि अगर ऐसी बात है तो रेलवे को इसकी व्यवस्था स्वयं करनी चाहिए । अभी बिहार में ऐक्सिडेट हुआ था तो यह विवाद खड़ा हो गया कि राज्य सरकार का दायित्व था क्योंकि तोडफोड हुई । यह कहना बहुत आसान है कि तोडफोड हो गई, हालांकि इस बजट में माननीय मंत्री जी ने जो बात कही है, उसमें उन्होंने ज्यादातर यही कहा है कि मानव गलती से ऐक्सिडेट्स हुए । लेकिन जिस समय गया के पास राजधानी का ऐक्सिडेट हुआ उस समय क्या स्थिति थी, उस समय क्या कहा गया? यही कहा गया था कि इस रेलवे लाइन को या तोडफोड को देखने का दायित्व राज्य सरकार का था। इस पर बहुत गंभीरता से विचार करना चाहिए और यदि प्रदेशों की सरकारे अपनी जिम्मेदारी को सही तरह से नहीं निभाती है तो रेलवे को कोई दूसरी व्यवस्था करनी चाहिए । अब केन्द्र सरकार नई भर्ती कर रही है, रेलवे मेंत्री ने अपने बजट में कहा है कि हम नई भर्ती करेंगे और रेल संरक्षण के लिए रेलवे पुलिस की भी बढोतरी करेंगे । तो मेरा कहना है कि इस बात को सोचा जाना चाहिए और भले ही उसकी पोस्ट बढाने के लिए जो पैसा खर्च हो, उसके कुछ अंश को प्रदेशों की सरकार पर डाला जाए। उससे मैं इन्कार नहीं कर रहा क्योकि वे अब भी करते हैं क्योंकि वे अपने व्यक्तियों को भेजते हैं, अपने अधिकारियों और कर्मचारियों को भेजते हैं। तो इसको किया जाए लेकिन इस बात से जनता को कोई मतलब नहीं रहता है कि उसकी लूटपाट की घटनाओं को रोकने के लिए उसके सामान की चोरी को रोकने के लिए या उसके साथ जो घटनाएं घटी हैं, गलत घटनाएं घटी हैं, उसके लिए प्रदेश की पुलिस कुछ करेगी या रेलवे कुछ करेगी, इस बात से जनता को कोई मतलब नहीं है। अलग से उसकी व्यवस्था कीजिए। श्रीमन् अब मैं दो –एक बाते कहना चाहता हूं । वैसे तो गुजरात के जो अभी सम्मानित सदस्य बोले है उन्होंने तो सारा बजट ही ले लिया । लेकिन मैं अपनी बात रखना चाहता हूं । बहुत दिनों से यह मांग चल रही है कि गजरौला से सम्भल को रेलवे लाईन निकलनी चाहिए । सम्भल बहुत अच्छा शहर है, बहुत बडा शहर है। वहां पशुओं के सीगो का सामान अच्छा बनता है। यह पूरे हिन्दुस्तान में तो जाता ही है इसके अलावा एक्सोर्ट भी होता है । उसको दिल्ली आने के लिए वाया मुरादाबाद होकर करीब 100 किलोमीटर का सफर तय करना पड़ता है तब वह दिल्ली आ पाता है । अगर वह गजरौला से जुड जाएगा तो उसके साथ ही अलीगढ और आगरा भी जुड जाएगा । यह मांग कई सालों से है आज से नहीं है । इस पर कई रेल मंत्रियों के वायदे भी रहे हैं कि हम इसको पूरा करेंगे लेकिन अभी तक उस पर काम शुरू नही हुआ है। इसी प्रकार से गजरौला से जो रेल चांदपुर, स्याहू और नजीबाबाद जाती है जिससे हरिद्वार घंटों में पूरा करती है। अच्छा ट्रेक नहीं होने के कारण वह बहुत धीरे-धीरे जाती है और बहुत देर में वह सफर तय करती है जिसके कारण हरिद्वार का रास्ता बहत लम्बा हो जाता है । अतः इसको भी देखना चाहिए तथा इस ट्रेक को ठीक करना चाहिए । महोदय, दूसरी बात यह है कि श्रमजीवी नाम की जो एक गाड़ी है जो दिल्ली से लखनऊ होते हुए पटना को जाती है तथा इससे आगे भी आती है, इसमें बिहार के और पूर्वी उत्तर प्रदेश के बहुत से मजदूर लोग गजरौला मे काम करने के

लिए आते हैं, चूंकि गजरौला उत्तर प्रदेश का दूसरा कानुपर होने वाला है । यह बहुत जल्दी कानपुर और गाजियाबाद की हैसियत प्राप्त करेगा । बहुत बडी फैक्टरी वहां लग गई हैं, बहुत बड़ा इण्डस्ट्रियल एरिया हो रहा है तथा वहां काफी लोग आते हैं। तो श्रमजीवी गाड़ी का स्टॉपेज गजरौला जंक्शन पर होना चाहिए ।

श्रीमन् हमारे दल से हमारे नेता भी बोलने वाले हैं लेकिन वह कल बोलेगे, इसलिए इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात खत्म करता हूं ।

SHRI P.G. NARAYANAN ((Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, it is good that the railway fares and freights are not increased this /ear. Coming to railway projects m Tamil Nadu, Tamil Nadu continues to receive a raw deal on the allotment of funds for various on-going projects in the Southern Railway. We thought, after the appointment of a Minister in the railway, things would improve, but there is no sign of flow of funds into the railway projects in the State.

Sii-, Tamil Nadu has the highest percentage of outdated and oblate metre-gauge railway tines in the whole of the country, but the Railway Ministry and the Railway Board have never taken into consideration this aspect while allotting funds to the State. From the allotment of funds to various gauge conversion projects in this Budget there is a clear indication that it would take a miniiTium of another 30 years in replacing metre-gauge lines by broad-gauge lines.

Sir, it looks as if the Railway Board and the Railway Ministry are very keen that Tamil Nadu continues to remain ^n island cut oft from the broad-gauge rail links, from the rest of the country.

Sir. as far as the metropolitan transport project is concerned, Chennai lags behind all other metropolitan towns, Calcutta has full-fledged underground railway projects fully funded by the Centre, nearly ten years ago. The Metro Project for Delhi started in 1997. Within five years, the Project is flushed with funds from Japan, and is going to be fully commissioned in the next three years. The Project also has substantial financial assistance from the Centre. But the Chennai metropolitan project which started as early as 1972, has not made any progress in the last 30 years. Moreover, Tamil Nadu Government has been forced to meet 50% of the project cost. I want to know whether the Railway Board treats Chennai, Tamil Nadu as its colony. This attitude of the Board and the Railway Minister is highly deplorable, to say the least.

To cite an instance, the metropolitan transport project between Mylapore and Velacherry has been on for the past 10 years. The distance between the two places is hardly 12 kilometres. But the project has been delayed considerably due to inadequate funds provided by the Railway Board. This project should have been commissioned five years ago. But the latest deadline has been fixed for this month. But 1 am told that it will lake another six months to be completed. Only one crore rupees have been allocated for this project this year. It is a very meagre amount. The Railway Board is yet to allocate Rs. i9 crores for the completion of this project. As I mentioned earlier, Tamil Nadu has the highest percentage of meter guage lines in the whole of India. But the allocation of funds for the guage conversion project is very pathetic. For a gauge conversion project between Madras Beach and Dindigul which was taken up nearly 10 years back, the Railway Board is yet to allocate Rs. 35 crores. It has merely given Rs. 2 crores tn the current Budget. There are 8-9 ongoing gauge conversion projects in Tamil Nadu. Take for instance Madurai-Rameswaram gauge conversion project. The distance is about I61 kilometres. Rameswaram is a very important pilgrimage centre. Lakhs of people come to this place from all parts of India. Rameswasram is the birth place of the President of India. The total allotment is Rs. 243 crores. But the Railway Board has allocated only Rs. 10 crores this year. Rs. 233 crores are yet to be released. If it goes on a! this rate, it will take at least 50 years to complete this proieci. Fund allocation in the current budget is very meagre. There has been no major project of doubling of railway lines tn the State since Independence, Madras Egmore to Kanyakumari has a single line for a distance of about roo kilometres. That criss-crosses the entire length of the state. This is one of the busiest railway lines in the country. Doubling of railway lines would also help better transport links between Chennai and Tuticorin ports. The people of the State and the Members of Parliament have been demanding doubling of these lines for the past several years. I do not know why the railways are not bothered about the state of backwardness in Tamil Nadu. I am warning the Railway Ministry against taking the people of Tamil Nadu for a ride every year for the past several decades. I. therefore, demand substantial allocation of funds for the various ongoing guage conversion projects, immediate sanction of doubling of railway lines from Madras Egmore to Kanyakumari and expediting implementation of mass rapid system in Chennai with 100% funding by Railway Ministry as it was done in Kolkata and Delhi.

श्री मूल चन्द मीणा (राजस्थान) : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री जी ने 2003-2004 का बजट पेश किया । महोदय, एक परंपरा सी बन गयी है कि कोई भी बजट दिया जाए वह अच्छा दिया जाए, लोगों की आंखों मे धूल झोंकी जाए लेकिन सामने दिखना चाहिए कि हमने लोगों को अचछी सुविधाएं दी हैं चाहे अंदर से वह खोखला ही क्यों न हो । मैं मंत्री जी को बताना चाहता हू कि आपने 2002-2003 के लिए योजनाओं पर खर्च करने के लिए 12,918 करोड़ रूपये की योजना का अनुमान लगाया है। इसके अंदर 2,630 करोड़ रूपए आप संसांधनों से जुटाएंगे और 2,970 करोड़ रूपये आप बाजार से उधार लेंगे । आपने बजट भाषण पढकर वाहवाही लूट ली । लेकिन बाजार से अगर 3000 करोड़ रूपये नहीं मिले तो फिर इन योजनाओं का क्या होगा?

(उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) पीठासीन हुए।)

यह पैसा कहां से आएगा ? जब आप जवाब दे तब बताएं कि अगर 3000 करोड़ रूपये बाजार से उधार नहीं मिले तो कहां से प्राप्त करेंगे? यहां थोथी वाहवाही लूटने से काम नहीं चलेगा, आपको कुछ काम करना पडेगा । आज रेलवे बजट पर चर्चा के समय मुखर्जी साहब ऐक्सीडेट्स के संबंध में कह रहे थे। हर साल हम कहते हैं कि रेल दुर्घटनाएं कम हो, इसके लिए कार्य कर रहे हैं लेकिन दुर्घटनाएं बढती जा रही है। इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिए । जब इन दुर्घटनाओं की जांच की जाती है तब कई बातें सामने आती है। रेलवे विभाग की कमजोरियों की ओर जब ध्यान दिया जाता है तो जांच कमेटी बैठाकर उन कमजोरियां को छिपाया जाता है और दूसरी बात सामने ला दी जाती है। जैसे बिहार के अंदर दुर्घटना हुई । वहां पुल पुराना होने के कारण, पुल का निर्माण बहुत पुराना होने के कारण दुर्घटना हुई । सब इस बात को जानते हैं, सब लोगो, ने टी.वी मे जो फ्लैश किया गया था, उसको देखा था कि वह पुल जर्जर हो चुका था लेकिन जांच कमेटी ने रिपोर्ट दी कि पटरी से कुछ छेडछाड की गयी, पटरी को कुछ नुकसान पहुंचाया गया जिसके कारण ऐक्सीडेट हुआ है । मानवीय आधार को भूल जाते हैं। हजारों आदमी मर गये और एक छोटी सी जांच कमेटी बिठाकर, निष्कर्ष निकालकर पब्लिश कर दिया जाता है। मेरी समझ मे नहीं आता – मुखर्जी साहब कह रहे थे कि इंग्लैड के अदंर अगर ऐक्सीडेट हो जाता है, पांच आदमियों का ऐक्सीडेट हो जाता है तो प्रधान मंत्री कई बार मीटिंग बुलाते हैं, यहां हजारों आदमी मर जाते है, उसके बाद भी स्टेट रेलवे मिनिस्टर या रेलवे मिनिस्टर जिम्मेदारी लेने को तैयार नहीं है। एक उदाहरण था और उस उदाहरण को आप लोगों को परम्परा बनाना चाहिए – लाल बहादुर शास्त्री जी – आपको लाल बहादुर शास्त्री बन जाना चाहिए था। लाल बहादुर शास्त्री के टाइम मे हजारों आदमी तो नहीं मरे थे लेकिन उन्होने मानवता के नाते, मानव की रक्षा के लिए अपनी जिम्मेदारी को समझा लेकिन यहां कोई अपनी जिम्मेदारी समझनेवाला नहीं है और जिस तरीके से जोनो के साथ मंडल जोडे गये हैं । यहां रेलवे के केबिनेट मिनिस्टर होते तो इस ओर जरूर ध्यान देते । अब राज्य मंत्री जी हमारे सामने है, वे लिख रहे हैं और उसके बाद भी केबिनेट मिनिस्टर उसको पढें या न पढे लेकिन महोदय, जोनो का बंटवारा और मंडलों को जो जोड़ा गया है, यह समझ में नहीं आता है। यह रेलवे विभाग का कैसा दृष्टिकोण हैं? मैं उदाहरण के तौर पर आपसे जानना चाहूंगा कि जयपुर से कोटा नजदीक है या जबलपुर ? मेरी समझ में नहीं आता ।

श्री गया सिंह (बिहार) **:** इनके हिसाब से जबलपुर ।

श्री मूल चन्द मीणा : मेरी समझ मे नहीं आता । इसका मतलब हैं कि अगर कोटा मंडल का आदमी जबलपुर डिवीजन में जाएगा तो उसको काफी लंबा रास्ता, 600-700 किलोमीटर तय करना पड़ेगा। उसका टी.ए., डी.ए., किराया उसे मिल जाएगा जबकि कोटा डिवीजन के लोगों के लिए जयपुर 200-300 किलोमीटर है। आखिर इनका दृष्टिकोण कैसा है?

दूसरे जब सभी जगह इस प्रकार का विरोधाभास है, तो डिवीजनों के अंदर जो मंडल जोडे गए हैं, इसको ध्यान से देखिए । कर्मचारी की सुविधा के अनुसार देखिए कि जब कोटा डिवीजन का कर्मचारी जबलपुर जाएगा, उसे तीन दिन लग जाएंगे आने-जाने में लेकिन जयपुर के लिए वह उसी दिन सुबह जाएगा, अपना काम करके रात तक वापस आ सकता है ।मंडलों को जोडते समय आप सुविधाएं तो देखिए। अधिकारी जैसे बनाकर दे देते हैं,आंख मीचंकर आप मान लेते है । इसी तरीके पर आप थोडे ना चला रहे हैं रेलवे को? रेलवे विभाग का भला भी देखिए ।

महोदय, जब मैं कह रहा था कि उधार आपको नहीं मिलेगा तो आप क्या करेंगे? मैं आपको एक सुझाव देना चाहता हूं । आधार लेने के लिए आप बाजार में मत जाइए । रेलवे की अरबों रूपए की सम्पत्ति पडी हुई हैं और उसका कोई सदुपयोग नहीं हो रहा है । उसको आप काम मे ले लीजिए । उदाहरण के तौर पर मैं बताना चाहूंगा कि गंगापुर सिटी में दो हजार हैक्टेयर भूमि पडी हुई है, दो हजार के करीब मकान पडे हुए हैं। यह तो मैं राजस्थान की बात बता रहा हूं, दूसरी स्टेटस में जो सम्पत्ति पडी हुई हैं, वह अलग बात है । बांदीकुई में कम से कम चार-पांच हजार एकड भूमि पडी हुई है, चार-पांच हजार भवन पडे हुए हैं। इसी तरह से अजमेर मे पडे हुए हैं । आपकी इतनी सम्पत्ति पडी हुई है और आप बाजार मे पैसा लेने के लिए जा रहे हैं? यदि बाजार में आपको पैसा नहीं मिलेगा तो आप इन योजनाओं को बंद करने जा रहे हैं जिनसे कि लोगों का सुविधा मिलने वाली है । तो जो सम्पत्ति पडी हुई है, क्यों न उसका सदुपयोग किया जाए? या जहां आपकी जमीने खाली पड़ी हुई है, वहां आप रेलवे के कारखाने खोलिए, कुछ तो कीजिए। दस-दस, पद्रंह-पंद्रह सालों से वे जमीने पडी हुई हैं, उन पर अनधिकृत कब्जे हो रहे हैं, लोग आपके मकानों के खिलाड़ी-दरवाजे और दूसरे सामान को निकाल- निकाल कर ले जा रहे हैं।

आपने इस बजट में 225 किलोमीटर नई रेल बिछाने का प्रस्ताव किया है । मैं यह कहना चाहूंगा कि राजस्थान में ऐसे कई सर्वे रेल विभाग ने किए है, उन पर पैसा भी खर्च हुआ है। अब तक चार-चार , पांच-पांच, छ-छ , साल उनको हो गए हैं, उन पर सर्वे का पैसा भी खर्च कर दिया गया लेकिन उसके बाद कोई कार्यवाही नहीं हुई । साथ ही एक नई रेल लाईन के लिए आपने गागांपुर सिटी – नई रेल लाईन बिछाने के लिए। पिछले साल आपने उसके लिए करीब पचास करोड़ रूपए रखे थे, लेकिन अब की बार बजट देखा तो एक पैसा भी नहीं रखा है आपने । ऐसा क्या दृष्टिकोण था, यह भी बता दें आप कि आपने उस केलिए पैसा क्यों नहीं रखा? क्या आपका राजस्थान से विशेष प्रेम था कि नई लाइनो में से एक भी रेल लाइन नहीं ली गई ? आपने इस बजट में यात्रियों को रेलवे में सुविधाएं देने में, बहुत वाहवाही लूटी है। आपने सुविधा केवल टिकट में दे दी है। रिजर्वेशन होती है, लेकिन किसी कारण गाडी छूट जाती है या यात्री किसी कारण से गाडी मे बैठ नहीं पाता है तो उस आरक्षित यात्री को पैसा रिटर्न मिल जाएगा यह अच्छी

सुविधा है । लेकिन इसके साथ ही और सुविधाएं देने के बारे में भी सोचना पडेगा । यात्री से कैसे ट्रेन छूट जाती है या वह प्लेटफार्म पर कैसे रह जाता है, इसको भी देखना पडेगा । आपको गाडियों के कोच बनाने पडेगे रेलवे के अदंर । हम कई बार रेलवे स्टेशन पर ऐसी स्थिति भी देखते हैं कि जनरल कोच के डिब्बे कम होते हैं। जनरल कोच मे बैठने वाला यात्री इधर से उधर भागता फिरता है। कभी इधर भागता है, कभी पश्चिम की साइड मे जाता है और वह गाड़ी में बैठ नहीं पाता है। कई बार ऐसी स्थिति बन जाती है। इसलिए यात्रियों को सुविधा देने के लिए रेलवे कोच बढाने चाहिए । रेलवे स्टेशन का जो प्लेटफार्म है, मै यह नही कहता हूं कि उसमें सुधार नहीं हुए है। उसमे स्वच्छता , सफाई पर ध्यान दिया गया है, लेकिन जितना ध्यान देना चाहिए, उतना नही दिया है। कई बडे-बडे सिटीज मे जो प्लेटफार्म है, आप वहां सुबह चले जाएं तो आप वहां पर खडे नहीं रह सकते हैं और वहां बदबू मारती है। इसलिए यात्रियों की सुविधानुसार सफाई पर विशेष ध्यान दिया जाए । प्लेटफार्म से गन्दगी को हटाया जाए, उसकी सफाई करके धुलवाया जाए ताकि यात्रियों को यदि इंतजार करना पडे तो वे वहां पर बैठ सके । प्लेटफार्म पर कुर्सियों का भी अभाव है । इसलिए प्लेटफार्म पर आपको कुर्सियां भी लगानी चाहिए । आपको ट्रेन के अंदर भी गंदगी देखने को मिलेगी । कई बार कम्पलेट करने के बाद भी ट्रेनों के फर्स्ट एसी और सैकेन्ड एसी में इतनी गंदगी होती है। वहां पर सफाई कर्मचारी भी डयूटी पर रहते हैं, लेकिन वे सही तरीके अपनी डयूटी नहीं देते है और छिपे रहते हैं। कई बार नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर देखने को मिला है। हमको कभी-कभी गोल्डन टैम्पल एक्सप्रैस से जाना पडता है तो देखते हैं कि फर्स्ट एसी और सैकेन्ड एसी के डिब्बी बहुत गंदे होते हैं। वहां पर कर्मचारी रहते हुए भी सफाई नहीं होती है। रेलवे स्टेशनों पर खान-पान की स्थिति बडी अजीब होती है । वे जो खाने की चीजे बनाते हैं, उसमें बहुत गंदा तेल इस्तेमाल करते हैं । कई बार तो लोग इससे बीमार भी हो जाते हैं लेकिन इस ओर ध्यान नही दिया जाता है । इस सदन में, हमेशा इन बातों पर चर्चा होती है, और चर्चा होकर रह जाती है । मैम्बर हाउस में बोलकर रह जाते हैं और बाद में उस पर कार्यवाही नहीं होती है । इसलिए रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि आप इसको विशेषतौर से देखें । यदि यात्री प्लेटफार्म पर या रेल में बिमार हो जाए तो जो आपके यहां चिकित्सा की सुविधा है यह बहुत लचीली है । यात्री को सही सुविधा नहीं मिल पाती है। तभी एक यात्री की रेल के अदंर हार्ट अटैक से डैथ हो गई । कोर्ट से उसका क्लेम हुआ है । आप ट्रेन के अदंर चिकित्सा की सुविधाएं रखें ताकि बीमार होने वाले यात्रियों को फर्स्ट एंड तो मिल सके । वह भी नहीं मिलती है। इसलिए रेलवे के अदंर आप चिकित्सालय या चिकित्सक की व्यवस्था करें। चाहे हर स्टेशन पर कर दे या जो बड़े-बड़े स्टेशन हैं उन पर करे । यदि अकस्मात यात्रियों को कोई बीमारी हो जाए तो उसका इलाज हो सके और जीवन की रक्षा हो सके । आप ये सुविधाएं करे क्योंकि यात्रियों में यह भय व्याप्त हैं कि आज हमारी यात्रा सुरक्षित नहीं है। रेलो मे आज हिन्दुस्तान का एक करोड़ से ज्यादा आदमी सफर करता है । उसके मन मे यह भय भी है। जबसे कई दुर्घटनाएं हुई हैं तब से यह लगता है कि रेलवे की यात्रा भी सुरक्षित नहीं है। दुनिया के अदंर नई-नई टेक्नोलॉजी आ रही है। उनमें से कुछ टेक्नोलॉजी हिन्दुस्तान में भी ले आइए। दो सौ, तीन सौ किलोमीटर की रफ्तार से ट्रेने चलने वाले देशों मे एक्सीडेटस कम होते हैं। यहां अस्सी और सौ की रफ्तार से ट्रेन चलने वाले देश में एक्सीडेटस ज्यादा होते हैं। इसलिए नई टेक्नोलॉजी लानी चाहिए । ऐसे डिब्बे भी बनने चाहिए जिसमें एक्सीडेट से यात्री सुरक्षित रह सके ।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : मीण जी, आपके दल के और माननीय सदस्य हैं ।

श्री मूल चन्द मीण : उपसभाध्यक्ष जी, अभी खत्म कर रहा हूं । धार्मिक स्थलों को रेलवे लाइनों से जोडने की बात हुई है तो मैं आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा कि राजस्थान में केला देवी और मदन मौजी, दो ऐसे बड़े तीर्थ स्थान है, धार्मिक स्थल है, जहां पचासों करोड़ आदमी हर साल यात्रा पर जाते हैं । पचास करोड़ से ज्यादा । केला देवी में ....(व्यवधान)....

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : थोड़ा ज्यादा है।

श्री मूल चन्द मीणा : उपसभाध्यक्ष जी, ज्यादा नही है । आप पता लगा लीजिए । मैं बता रहा हूं कि पचास करोड है । वहां एक मेला लगता है दस-पांच करोड तो उसी मे चले जाते हैं। यह सवाई माधोपुर करोली वाली केला देवी है। यहां यू.पी. राजस्थान, हरियाणा, दिल्ली , गुजरात, मध्य प्रदेश से इतने ज्यादा लोग आत हैं कि आप कांउट नहीं कर सकते हैं।

एक माननीय सदस्य : रेलवे मंत्री भी गए हैं क्या ? पूछिए ।

श्री मूल चन्द मीणा : श्री पी.सी. सेठी थे। वे गए थे। बहुत पुरानी बात हो गई हैं। इस रेल लाइन का सर्वे किया गया है। जब धार्मिक स्थलों को सब जगह से जोड़ा जाता है तो इसे रेलवे लाइन से क्यों नहीं जोडा जाता है? उपसभाध्यक्ष जी, मैं अपने एरिये से संबंधित रेलों के ठहराव की बात करना चाहूंगा । जोधपुर से हावडा एक ट्रेन जाती है। इसके ठहराव के लिए श्री महावीर जी और गंगापूर सिटी, दो रेलवे स्टेशन हैं । श्री महावीर जी जैनियों का एक बहुत बडा स्थान है । यह जैन मंदिर हैं । यहां कलकत्ता, जोघपुर और दूसरी जगह से भी यात्री आते हैं । यदि यहां इसका ठहराव हो जाए तो उन्हें कुछ सुविधा हो जाए । फ्रंटीयर एक्सप्रेस, स्वर्ण जयंती एक्सप्रेस की काफी दिनों से मांग चली आ रही है कि एन्नोन सिटी में इसे रोका जाए । आपकी पार्लियामेंट और राष्ट्रपति भवन मे जो पत्थर लगे हैं उसकी एन्नोन सिटी में बहुत बडी मण्डी हैं। हिन्दुस्तान में पत्थर की इससे बड़ी और कोई मण्डी नहीं होगी । बहुत से व्यापारी यहां आते हैं। इससे उन्हें सुविधा हो जाएगी । अभी तो वे बेचारे गंगापुर सिटी या महावी र जी जाकर उतरते हैं। वहां से बीस, पच्चीस किलोमीटर तक अपने साधनो से पहुचंते हैं।

एक और बात कहना चाहूंगा कि जब महावरी जी का मेला लगता है तो पच्छिम एक्सप्रेस के लिए श्री महावरी स्टेशन पर एक महीना रूकने की सुविधा है। और दिनों में यहाँ आने वाले यात्रियों को बहुत दिक्कत रहती है। अगर एक महीने तक इसका स्टोपेज कर दे, इसको बढ़ा दे कंटीन्यू कर दें तो उन लोगों को सुविधा हो जाएगी।

एक निवेदन और करना चाहूंगा कि रेलवे के अदंर ऐलोपैथी इलाज और ऐलोपेथी डॉक्टर्स रहते हैं। लेकिन आयुर्वेद पद्धति, जो हिन्दुस्तान की पद्धति है, उसका इलाज नहीं है। आप रेलवे के अस्पतालों और रेल में ये सुविधा दे । आयुर्वेद के डॉक्टर आपके यहां हो । आयुर्वेद का इलाज भी आपके यहां हो जिससे लोग हिन्दुस्तान की पद्धति से इलाज करा सके । इतना ही निवेदन करना चाहूंगा । धन्याद ।

श्री सुरेन्द्र लाठ (उडीसा) **:** माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं बधाई देना चाहता हूं जिन्होंने विकास आधारित तथा जनहित आधारिता रेल बजट प्रस्तुत किया है। महोदय, रेल इस देश की जीवन रेखा है। रेल इस देश के

आर्थिक और सामाजिक जीवन को प्रभावित करती है । भारतीय रेल संसार का दूसरा सब से बड़ा और एशिया का सब से बड़ा रेलवे नेटवर्क हैं। भारत में प्रति दिन 11 रेलगाड़ियां चलती हैं जिनमें 7 हजार यात्री रेल गाड़ियां हैं एवं 4 हजार माल गाड़िया हैं। इस देश में रेल के माध्यम से करीब 30 लाख से अधिक लोगों को डाइरेक्ट या इंडाइरेक्ट तौर पर रोजगार उपलब्ध होता है। महोदय, रेल इस देश की राष्ट्रीय एकता में एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है। इस देश का नागरिक चाहे वह कश्मीर में हो या दक्षिण के केरल में हो या पूर्व के गुवाहटी में हो या पश्चिम के कच्छ में हो, इन सब को जोडने का काम रेल करती है । रेल इस देश को जोडने में एक कडी का काम करती है । महोदय, माननीय रेल मंत्री जी 2003-04 के बजट में कई महत्वपूर्ण निर्णय लिए हैं। रेल मंत्री जी ने यात्री भाडे को युक्तिसंगत बनाने के लिए गत वर्ष जो निर्णय लिए थे उनको आगे बढाते हुए शताब्दि तथा जन शताब्दि के यात्री भाडे को युक्तिसंगत कर जन शताब्दी के भाडे को एक्सप्रेस और मेल ट्रेन से जो पहले 10 प्रतिशत अधिक था उसे 5 प्रतिशत कर दिया है यह एक स्वागत योग्य निर्णय है । महोदय, रेल बजट में माननीय मंत्री जी ने इस साल जो एक बहुत ही अच्छा निर्णय लिया है कि गैर व्यस्त काल में रेल की दरों को घटाना, रेल के भाडे को घटाना । गैर व्यस्त समय मे रेल में भीड कम होती है, उस समय रेल भाडे को कुछ चुनी हुई रेल गाडियों में प्रयोग के तौर पर 10 प्रतिशत कम करने का उन्होंने निर्णय लिया है । यह एक बहुत ही स्वागत योग्य निर्णय है । आगे चल कर और भी अधिक रेल गाडियो में यदि इस प्रकार की व्यवस्था की जाएगी तो इससे रेल को भी फायदा होगा और लोगों को भी इससे सुविधा उपलंब्ध होगी और फायदा होगा । जैसे विभिन्न व्यवसायिक प्रतिष्ठानों में जब उनका ऑफ सीजन डिसकाउंट निकलता है, वैसे ही रेल में जिस समय भीड़ कम होती है उस समय ऑफ सीजन डिसकाउंट का जो निर्णय लिया है वह बहुत ही स्वागत योग्य है ।

महोदय, माननीय प्रधान मंत्री जी ने राष्ट्रीय रेल विकास योजना की घोषणा की है । जिस प्रकार सडक के क्षेत्र में स्वर्णिम चतुर्भुज योजना का क्रियान्वयन किया जा रहा है उसी प्रकार 15 हजार करोड, की राष्ट्रीय रेल विकास योजना की घोषणा की गई हैं। इस योजना के अंतर्गत स्वर्णिम चतुर्भुज योजना में देश के चार महानगरों को ऐसी रेल लाइन से जोडा जाएगा जिसमें 100 मिलोमीटर की अधिक गति से रेल चल पाएगी । इसके साथ-साथ देश की महत्वपूर्ण बदंरगाहों को भी इस प्रकार की रेल लाइन से जोडा जाएगा । इस योजना के अंतर्गत गंगा और ब्रह्मपुत्र नदियों के बीच चार बडे पुल बनाने का निर्णय लिया गया है, इस योजना के कार्यान्वयन से निश्चित रूप से देश में रोजगार का सृजन होगा । इसके साथ-साथ देश मे रेल यातायात भी और अधिक गतिशील हो सकेगा ।

मान्यवर , आज जिस विषय पर हम अधिक चर्चा कर रहे हैं वह रेलवे सुरक्षा का विषय है । इस बारे में सभी माननीय सदस्यों ने चिंता व्यक्त की है कि रेल में बहुत अधिक रेल दुर्घटनाएं हो रही है। रेल की सुरक्षा के लिए सरकार ने 17 हजार करोड रूपये का स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड बनाया है । इसके द्वारा पुराने पड गए रेल पुलों को सुधारने की , ट्रैक मॉडर्नाइजेशन तथा सिग्नल सिस्टम को और अधिक आधुनिक करने की आवश्यकता है । इस के साथ-साथ भारत मे ही विकसित टक्कर विरोधी उपकरण जिस का परीक्षण किया जा चुका है, उस को रेलों में जोडने की आवश्यकता है जिस से कि दुर्घटनाओं मे कमी आ सके । साथ-ही-साथ ह्यूमन फेल्योर एक

4.00 p.m.

बहुत बडा कारण आजकल सुनने में आ रहा है, इसे रोकने के लिए कर्मचारियों को उचित प्रशिक्षण की आवश्यकता है। महोदय, इन सब के द्वारा मुझे विश्वास है कि निश्चित रूप से रेल दुर्घटनाओ में आगे के दिनों में कमी आएगी।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आप के माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि रेल के विकास के लिए केवल व्यावसायिक आधार या हानि-लाभ के आधार पर ही योजना न बनायी जाए। रेल हमारे सामाजिक जीवन मे एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है। आज भी देश में ऐसे बहुत से पिछडे क्षेत्र हैं जहां कि रेल की सेवाएं नहीं पहुंच पाई है, अगर ऐसे क्षेत्रों में रेल विकास के लिए केवल व्यावसायिक या हानि-लाभ का मापदण्ड लेगे तो रेल सेवा उन क्षेत्रों मे कभी नहीं पहुंच पाएगी। रेल एक व्यावसायिक संस्था नहीं है, रेल की एक सामाजिक जिम्मेदारी भी है। हमे चाहिए कि ऐसे क्षेत्रों का चयन कर उन क्षेत्रों मे रेल विकास के लिए प्राथमिकता के आधार पर निर्णय ले जिस से कि पिछडे क्षेत्रों का सामाजिक, आर्थिक विकास संभव हो सके।

महोदय मैं आप के माध्यम से माननीय मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होने इस वर्ष रेल नेटवर्क की पुनर्स्थापना कर देश में 7 नए जोन बनाने की घोषणा की है। महोदय, विशेषकर आप ने ईस्ट कोस्ट जोन बनाने की जो घोषणा की है, यह इस क्षेत्र के लोगों की एक बहुत पुरानी मांग थी और इस जोन के गठन से इस क्षेत्र में रेल का विकास करने में सहायता मिलेगी। उस क्षेत्र के लोगों को रोजगार मिलेगा और वहां का आर्थिक विकास संभव हो सकेगा।

मान्यवर मैं उडीसा से आता हूं जोकि एक पिछडा प्रदेश है, किन्तु उडीसा प्राकृतिक संपदाओ से भरपूर है। इस क्षेत्र के विकास के लिए रेल इंफ्रास्ट्रक्चर के अधिक-से-अधिक निर्माण करने की आवश्यकता है। रेल विभाग ने इस क्षेत्र के विकास के लिए कई योजनाओं की घोषणा की है, लेकिन दुख के साथ कहना चाहता हूं, कि इन योजनाओं के क्रियान्वयन में अधिक-से-अधिक देरी हो रही हे। गत दिनों मे रेल मत्रालय ने जिन योजनाओं की घोषणा की है, मैं उन योजनाओं के बारे में आप को बताना चाहता हूं। लाजीगंढ रोड, जूनागढ की घोषणा वर्ष 1993-04 में की गयी थी, लेकिन इस योजना पर अब तक केवल 17 करोड रूपए खर्च हो पाए हैं जब कि इस की एस्टीमेटेड कॉस्ट 119 करोड की है। इस के अलावा खुर्दा रोड बोलांगीर योजना की घोषणा 1994-95 मे की गयी थी, लेकिन इस योजनाओं का आरंभ अभी तक नहीं किया जा सकता है। इस बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने कुछ व्यवस्था की है, मैं उन्हें इस के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं। इस के अलावा देतारी बांसपाली रेल लिंक प्रोजेक्ट 595 करोड़ का है और अभी तक केवल 297 करोड रूपए खर्च हुए हैं। यह योजना भी अभी बहुत निचले स्तर पर है। मैं चाहता हूं कि सरकार इसे पूरा करने के लिए उचित कदम उठाए और अधिक धन की व्यवस्था करें। इसी प्रकार हरिदासपुर पारादीप और गुपसाबांगडी पोसी गेज कमवर्जन की योजना वर्ष 1995-96 में ली गयी थी।

किन्तु अभी तक यह योजना प्राथमिक स्तर में ही रूकी हुई है। मेरा कहने का तात्पर्य यह है कि योजनाएं तो सरकार द्वारा बहुत ली जाती है, किन्तु उनमें कार्यान्वयन करने में बहुत देरी होती है और जिसके कारण उन योजनओं का लाभ लोगों को सही ढंग से नहीं अनुरोध करना चाहता हूं कि इस क्षेत्र मे रेल के विकास के लिए प्राथमिकता के आधार पर निर्णय ले। मंत्री जी

ने उडीसा के लिए कई रेल-गाडियां चलाने की बात कही है, जैसे संबलपुर-रायपुर, भुवनेश्वर बगंलौर तथा बंगलौर-पुरी-गुवाहटी और गत दिनों में संबलपुर से भुवनेश्वर इंटरसिटी एक्सप्रेस को भी मंत्री महोदय ने आरंभ किया, जिससे उड़ीसा के पश्चिमी क्षेत्र के लोगों को उड़ीसा की राजधानी आने में सुविधा मिली और उस क्षेत्र के विकास में भी सहायता मिली । मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि सबंलपुर पश्चिमी उडीसा का एक प्रमुख शहर है। इस शहर से नई दिल्ली के लिए जो अभी ट्रेन है वह सप्ताहिक है, जिसे प्रतिदिन किया जाए। इससे उड़ीसा के पश्चिमी के लिए जो अभी ट्रेन है वह साप्ताहिक है, जिसे प्रतिदिन किया जाए । इससे उडीसा के पश्चिमी भाग में रहने वाले लोगों को दिल्ली आने जाने के लिए प्रतिदिन ट्रेन मिल सकेगी । इसके अलावा भुवनेश्वर से जो राजधानी एक्सप्रेस चलाई गई हैं, वह हफ्ते में चार दिन चलाई गई है, इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि इस ट्रेन को सात दिन किया जाए और तीन दिन इसको दाया तालचर-संबलपुर और इस रूट से बिलासपुर होकर के दिल्ली लाया जाए । इससे इस क्षेत्र के लोगों को काफी सुविधा प्राप्त होगी ।

उनसभाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से जो पैसेंजर अमेनिटीज की बाते हैं उनमें दो बातें कहना चाहता हूं । रेलवे मे साधारण लोग यात्रा करते हैं, उसमें जो उनको भोजन उपलब्ध होता है उसका स्तर दिन-पर-दिन गिरता जा रहा है और शुद्ध पीने के पानी की भी उनके लिए ठीक ढंग से व्यवस्था नहीं हो पा रही है । पीने के पानी के लिए लोगों को मिनरल वाटर पर डिपेंड करना पडता है , जो एक साधारण आदमी के लिए खरीदकर पीना संभव नहीं है । इससे यात्रियों में भी विभेदीकरण हो रहा है क्योंकि जो गरीब आदमी है उसके लिए स्वच्छ पीने का पानी उपलब्ध नहीं और दूसरी तरफ दस रूपए लिटर मिनरल वाटर पर जो खर्च कर सकता है उसको ही मिनरल वाटर मिल सकता है। मेरा अनुरोध यह है कि रेलवे में इस प्रकार की व्यवस्था होनी चाहिए , जिससे रेल के अंदर, प्लेटफार्म पर,स्टेशनों पर लोगों को निशुल्क शुद्ध पीने का पानी उपलब्ध हो सके, यात्रियों को मिनरल वाटर पर निर्भर न रहना पड़े। यह दुख की बात है कि आज भी इस तरह से लोगों मे दो प्रकार की व्यवस्था होती है । इसके साथ ही स्टेशनों पर वेटिंग रूम में यात्रियों के लिए जो टॉयलेट की व्यवस्था है, वह भी अत्यधिक दयनीय है। उसमें साधारण आदमी जा नहीं पा रहा है । इन सब व्यवस्थाओं को सुधारने की आज आवश्यकता है ।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : अब आप कृपया समाप्त करें । काफी माननीय सदस्य बोलने वाले हैं।

श्री सुरेन्द्र लाठ : सर, एक मिनट । अंत मे मैं यह आग्रह करना चाहता हूं कि उडीसा के पछिडे क्षेत्रों मे रेल के विकास के लिए जो योजनाएं बनाई गई हैं, वे योजनाएं शीघ्रशीघ्र पूर्ण हो ताकि उसका लाभ उडीसा के लोगों को मिल सके । इसकी व्यवस्था रेल मंत्रालय करेगा, ऐसी मैं आशा करता हूं । इन योजनाओं के लिए प्राथमिकता के आधार पर निर्णय लिए जाने के लिए मैं रेल मंत्री जी से पुनः अनुरोध करता हूं । धन्यवाद ।

PROF. M. SANKARALINGAM (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, I am thankful to you for giving me an opportunity to speat< on the Railway Budget, 2003-04. This year's Railway Budget is passenger-friendly. It is a social Budget because there is no increase in passenger fares and freight charges also, More than that, it has extended a helping hand to senior

citizens and patients who have to undertake travel for their treatment. So, this is a Budget vi'ithout any increase in passenger tariff and freight tariff. At the same time, it has extended a helping hand to the patients. AN these are welcoming features of this Budget. I congratulate the Minister for this.

Sir, our Railway system has to function efficiently, because it is the vehicle for national integration. From West to East, North to South, all these areas are linked with railways. People from all over the country join there, travel by trains. When they travel by trains, they mingle with one another. So, this is a vehicle of national integration. I know very well that many people from North India come to Kanyakumari. They stay at Rameswaram In Tamil Nadu. They even visit Madurai. VWien these people visit these places, ihey mingle with the local people, they understand one another and have a tendency to develop national integration. So, these kind of train journeys must be encouraged. For that, necessary infrastructure has to be developed.

Now, I take up the issue of gauge conversion. As far as gauge conversion is concerned, in my humble opinion, Tamil Nadu has received a raw deal in the last four- five years. Now, after our repeated representations, ten lines haw been included for gauge conversion in this year's Budget. We, the Parliamentarians from Tamil Nadu, jointly represented to Shri Nitish Kumar, the hon. Railway Minister on this issue. Then, Shri A.K. Murthy, ttie Minister of State in the Ministry of Railway convened two meetings, one at Madurai and the other at Chennai. In these meetings, he patiently heard various representations from people's representatives ^d Parliamentarians. He discussed the matter with the railway authorities in our presence. As a result of that, many of those issues find a place in this year's Railway Budget. So. we are really indebted to the Railway Ministers and the Railway Ministry for showing the enthusiasm in developing the railway system in a better manner.

Sir, in this year's Budget, they have announced 10 new gauge conversion schemes for Tamil Nadu. The first one Is Madurai -Rameswaram. The conversion of that line is estimated at Rs.243 crores. But the allotment made in this year's Budget is only Rs.10 crores. Last year, they had allotted Rs.9.17 crores for it. For Vizhupuram - Katpadi line, they have made an allotment of only Rs.i crore, whereas the estimated amount is Rs.i75 crores. For Trichy - Manamadurai line, they have allotted Rs.5 crores, whereas the estimated amount is Rs.i87 crores. For Chennai Beach - Trichy line, they have allotted Rs.i crore, whereas the estimated amount Is

Rs.730 crores. For Dindigal - Trichy line, they have allotted Rs.i lakh only. whereas the estimated amount is Rs.133 crores. For Trichy-Nagoor-Karaikkal line, they have allotted only Rs.i2 crores, the estimated amount is Rs.211 crores. For Kollam -Thirunelvelli-Thiruchendoor *via* Tenkasi line, they have allotted Rs.25 crores, but there is no mention of the estimated amount in the Budget. I have gone through the Railway Budget, but I have not been able to find it - maybe it is my mistake.

I request the Minister to allocate more funds to all these schemes. Our hon. Member, Shri C.P. Thirunavukkarasu. repeatedly represented for Vizhupuram-Pondicherry. This has been included, and on behalf of him, I thank the Railway Minister. Towards this. Rs.11.20 crores have been allocated as against the estimated amount of Rs.43.83 crores.

Towards Thanjavur-Vizhupuram project, Rs.i 5 crores have been allocated as against the estimated amount of Rs.23i crores. Cuddalore to Salem via Vriddhachalam has been allocated only Rs.io crores as against Rs.99,34 crores. Sir, I would like to stress one point here. In the Budget itself it should be mentioned that any project that has a mention and allotted funds would not lapse, because if you see the allocation-as I have detailed it out. it is 5%, 10% and not more than 15%-we could very clearly presume, in some cases, it would take 20 years to see that the projects are complete. It would be of no use if the projects are dragged on for years. If a new project is announced, it should be completed within one or two years, and in a maximum of 3 years. So, sufficient funds should be allocated, and then only it would be useful; it would also help the system work very well.

With regard to the gauge conversion, I request the hon. Minister to complete it very quickly and effectively. Another important thing for effective raif service is doubling of lines. Doubling of tracks should be taken up in right earnest. In the Kanyakumari-fslagercoll sector, it is only one line and we have to travel 800 Kms. in this sector. Invariably, trains reach Kanyakumari late by 2-4 hours. The only reason for this is that there are no sufficient double lines. Before the destination, the trains halt at many stations, and at some station for hours together. So, a great emphasis should be laid on developing the infrastructure,,Such a plan should be evolved.

When the hon. Railway Minister was the Agriculture Minister, he had come to Kanyakumari and we had represented before him on some infrastructure development projects. He immediately had examined our case with his officers and he had announced Rs.7.2 crores for that. He even

wrote a letter to me conveying the amount of allocation. Two years after this announcement, in 2001, came an allocation of Rs.d,? crores for this. But till-now. the work completed :s worth below Rs.2 crores. Mere announcement of a project without allocation of sufficient funds is of no use. I would urge upon the Minister to go into these things a bit carefully.

A noteworthy thing they have done is. they have given 20 new trains for Tamil Nadu, out of 50 new trains for the entire country. I am thankful to him. These trains should be oriented in such a way that they cater to the increasing number of passengers. The traffic of tourists is increasing manifold, and the increased frequency of trains would fetch money for the State Government as well as the Central Government. The new trains include Bangalore-Chennai *-/ia* Salem, Chennai-New Delhi *via* Bangalore, Delhi-Chennai *via* Chandigarh-Goa. But these have to be implemented very quickly with sufficient funds. I have a doubt, because the Budget allocation for the last financial year was Rs.428 crores towards introduction of new trains. For this year this amount is Rs.537 crores.

Another thing that I want to stress is about the number of vacancies in the Railways. I think about 20,000 staff positions are vacant. This is a very bad situation. If anyone retires, the next day that post should be filled up. The number of trains is increased, the number of services is increased, the number of projects is increased, the number of passengers is increasing and the quantum of revenue is also increasing, but you are reducing the staff. What does it mean" It Is a very pathetic situation. In my forties in 1964 I was a Member of the Legislative Council. When I used to go to a railway station and get a ticket, somebody was there to check it. If somebody had come to receive us. he had to purchase a platform ticket. But, now there is no platform ticket and there is no checking. It is a period of terrorists, therefore, so much internal security is needed. But no care is taken by the Railways to have a check which ultimately also affects the revenues of the railways. What is the reason for It? There is no staff to give platform tickets. There is no staff to check the platform tickets. There is no staff to have the administration. AN these things are very much affected. So, I request the hon. Minister of Railways to recruit more people and fill up all the 20,000 vacant posts immediately because it will ultimately help *Vne* administration to have an effective role.

Another thing is about medical care. I feel that medical care should be provided in alt the long distance trains whether they are from Kanyakumari to Delhi or from Kanyakumari to Shimla. All these trains cover

3000 to 5000 kms., but there is no provision for medical aid. Each train should have a minimum medical aid compartment with some medical officer and necessary facilities. I *want* that this thing should be taken care of.

Sir, I have many matters to narrate but I am finishing now because, Mr. Vice-Chairman. Sir. you are looking at me with your hand oh the time-bell. Thank you.

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : अभी आपके दल से एक और सम्मानित सदस्य बोलने वाले हैं। श्री गया सिंह जी।

श्री गया सिंह : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर माननीय सदस्यों ने जिन बातों की चर्चा की है, उनके अलावा मैं कुछ और बातों पर रेल मंत्री जी का ध्यान आपके माध्यम से आकर्षित बजट है। मैं समझता हूं कि यह निराशा का बजट है क्योंकि इस देश मे जब ये रेल बजट पेश कर रहे हैं तो पिछले एक साल में तीन प्रतिशत यात्रियों ने रेलवे का बायकाट किया है। जिसकी वजह से इसको 720 करोड रूपये का नुकसान हुआ है। रेल बजट के अदंर एक साल से खर्चा तीन हजार करोड रूपये से ज्यादा का हुआ है। आप कह रहे हैं। कि हम सीजन में राजधानी और शताब्दी का किराया घटायेंगे।

उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं सबसे ज्यादा रेलवे में ही घूमता हूं, प्लेन से घूमने का मौका कम मिलता है। इन्होंने एक पटना से कोलकाता के लिए शताब्दी ट्रेन चलाई। मुझे यह नहीं मालूम कि यह किस लिए चलाई ? मैंने एग्जीक्यूटिव क्लास में चार बार सफर किया, उसमें दो बार दो-दो आदमी आये लेकिन उसके जनरल चेयर कार में दस परसेंट से ज्यादा यात्रियों को सफर करते हुए मैंने नहीं देखा। अब आप उसको जनरल शताब्दी कर रहे हैं। आप लगातार ट्रेन बढाते जा रहे हैं। महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूं और मैंने पहले भी कहा था कि एक शताब्दी ऐक्प्रेस कोलकाता से बोकारों तक है जो अब रांची तक जाती है। इसमें थोडा सा इम्प्रूवमेंट हुआ है कि अब रांची तक जा रही है। उससे भी मैंने कई बार सफर किया है। कोलकाता से सुबह 6 बजे चढो तो पैसेंजर खोजने से मिलेगा और बोकारों से वह 4 बजे चलती था तो मुश्किल से पूरी ट्रेन में 40-50 लोग होते थे। अब जब उसे रांची तक बढाया है तब उस संख्या में कुछ वृद्धि हुई है लेकिन इसके बावजूद दस-बारह परसेंट से ज्यादा लोग उसमें नहीं होते। आज रेलवे के सामने संकट हैं, वह किराया बढाएंगे कैसे? अभी तो ऐसी स्थिति आएगी कि आप और किराया घटाएंगे, तब आपका रेलवे चलेगा। इस प्रकार की स्थिति हैं। अधिकारी लोग यहां बैठे हैं। आपने माल भाडे में भी वृद्धि नहीं की। अच्छा किया क्योंकि आपकी यह स्थिति हो गयी है कि लोग रोड से जाना चाहते हैं। आज जितना प्रैशर है, आप आंकडे दिखाएंगे कि हमने ज्यादा माल ढोया है, और अधिक ढो सकते थे। लेकिन आप जरा भ्रष्टाचार पर विचार कीजिए। मालगाडियों मे आम लोगों को कितनी परेशानी होती है, इस पर विचार करने की जरूरत होती है। मैं कहता हूं आप किराया बढाइए उसके बाद आपको मालूम होगा। आज खर्चा इतना बढता जा रहा है कि उसके हिसाब से आपके लिए संकट पैदा हो जाएगा। आपने कहा कि 17000 करोड़ का हमने सुरक्षा के लिए इंतजाम किया। कर्मचारियों से ऐक्स्ट्रा पैसा ले रहे हैं। लेकिन इस बजट में कहां-कहां क्या क्या किया, उस पर थोडी बहुत चर्चा की गयी, विस्तार से नहीं की गयी।

महोदय , यहां अभी माननीय सदस्यों ने कहा कि भंयकर रेल दुर्घटनाएं हुई हैं । लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि रेल विभाग का एक साल का आंकडा लिया जाए और उसका अध्ययन किया जाए तो वह बहुत दुखद है । राजधानी में जो दुर्घटना हुई, उस दुर्घटना के बाद लोगों को रेलवे में चढने से पहले सोचना पडता है । मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री से जानना चाहताहूं और मैं आशा करता हूं कि रेल मंत्री इसका जवाब देंगे कि एक साल के अदंर कितने लोगों की रेल दुर्घटना मे मृत्यु , कितने लोग अपाहिज हो गए, विकलांग हो गये, आपने उन्हे क्या कंपनसेशन दिया और उनके अश्रितों को, कितने लोगों को नौकरी दी ? यह रेल मंत्री जी को बताना चाहिए क्योंकि आपके चलते आज काफी लोग इधर से उधर दौड रहे हैं, विकलांग हो गये हैं। महोदय, मुम्बई में एक गरीब, दलित ऐक्सीडेंट हो गया। उसके दोनों पैर कट गये और वह घूम रहा है । कोई उसको सुनने वाला नहीं है । यह स्थिति है । इसलिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि आपने जो रेल बजट प्रस्तुत किया, उसके लिए आपको वाहवाही मिल रही है लेकिन मैं आपको कुछ सुझाव देना चहाता हूं। मैं आपका ज्यादा समय नहीं लूंगा – आज ज्यादा बोलने वाले नहीं मिलेंगे और अभी समय भी है, किन्तु मैं केवल इतना कहना चाहता हूं कि जनरल डब्बा बढाइए क्योंकि फर्स्ट ए.सी. में लोग नहीं जा रहे हैं। सैकेड ए.सी. भी केवल गर्मियों में खाली नहीं रहता, बाकी समय उसमें केवल 50 प्रतिशत लोग होते हैं । केवल सैंकेड क्लास के पैसेंजर्स ऐसे होते हैं जिन्हें जगह नहीं मिलती और रेल भवन को हम लोग चिट्ठी रिखते हैं कि इनका रिजर्वेशन कीजिए । उनकी लम्बी कतार होती है, वेटिंग लिस्ट 100 से 400 तक चली जाती है। रेल मंत्रालय को इस बात को समझना चाहिए। दूसरा, मैं जनरल डिब्बे के संबंध में कहना चाहता हूं । एक अच्छी ट्रेन, संपूर्ण क्रान्ति, नीतीश जी ने बिहार के लिए चलाई है, हम बिहार के लोग तो उसे सराहनीय कहेंगे ही । उसमें चार डिब्बे जनरल के हैं, वह अच्छा काम किया है। लोग लाइन में लगते हैं, लोगों को जगह मिल जाती है। लेकिन उसमें और दो डिब्बे बढाने की जरूरत है, लोगों को मुश्किल हो रही है । मैंने तो एक ट्रेन का उदाहरण दिया है । महोदय, चाहे दक्षिण भारत हो, उत्तर भारत हो, सभी जगह जो लंबे रूट की ट्रेन्स हैं, उनमें आप दो, तीन, चार जितने ज्यादा हो सकें, वैसे ज्यादा तो आप कर नहीं सकेंगे - आपका बोर्ड कहेगा कि टेक्नीकल कारण है – लेकिन आप जनरल डिब्बे बढाइए। महोदय, आज देश मे चौदह राज्यों में अकाल है। हजारों –लाखों लोग अपने राज्य से दूसरे राज्यों में नौकरी की खोज मे जा रहे हैं। वे सब ए.सी. वाले नहीं है, फर्स्ट ए.सी. और सेंकेड ए.सी. वाले नहीं हैं , स्लीपर क्लास वाले भी नहीं हैं । वे तो नौकरी खोजने के लिए जा रहे जनरल डिब्बे वाले लोग हैं। हर साल हमारे देश में किसी न किसी राज्य मे बाढ और सूखा होता ही है और हजारों-लाखो लोग जो नौकरी की तलाश में इस राज्य से उस राज्य में जाते हैं, वे जनरल डिब्बे मे आपको किराया देकर जाते हैं और आपकी आमदनी उन्हीं लोगों से बढती हैं । यदि आप ऐसा नहीं करेंगे तो भविष्य में आपके, हम सबके लिए मुश्किल होगी ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से एक और सुझाव देना चाहताहूं कि आज दुर्घटनाएं तो हो रही हैं, साथ-साथ एक साल के अदंर ट्रेन में जितनी डकैतियां हुई – पहले तो लोग कहते थे कि डकैतियां बिहार में होती हैं – लेकिन अब बिहार से ज्यादा दूसरे राज्यों मे होने लगी हैं। लेकिन जहां भी हो, रेलवे में डकैतियां हो रही है। आपकी फौज बहुत बडी है, आपकी फोर्स ट्रेन में भी रहती है और इसके बावजूद डकैतियां होती है । वे तो पैसा वसूलने में रहते हैं। डकैतियों के संबंध में आप राज्य सरकारों से लॉ एंड ऑर्डर की बात करते हैं लेकिन आपका रेलवे में जो

सुरक्षा विभाग हैं, उस पर आपका कंट्रोल नही है। बहुत ही बेरहमी से वह गरीबों को लूटता है । गरीब लोगों से, सब्जी वाले से, खोमचे वाले से तो वह लूट करता ही है लेकिन साथ-साथ वह डकैतो से मिला रहता है। वह पिछले डिब्बे मे बैठा रहेगा और अगले डिब्बे में कहेगा कि जाओ । चोरी करवा लेगा और जब चोरी करके वह निकल जाएगा – मैं पटना से बोकारों जा रहा था – तो चोर जब निकल गया तो वह कहने लगा "कहां रे, कहां रे" – हल्ला कर रहा था । मैंने कहा कि अभी तो वह बगल में डकैती करके चला गया, अब हल्ला करके, चिल्ला कर किसको दिखा रहे हों? इसलिए महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल विभाग से यह कहना चाहता हूं कि इस पर सख्ती कीजिए, आपके पैसेजर घट रहे हैं। अब वे रोड के माध्यम से जाना पसंद कर रहे हैं। ट्रेन में आज सुरक्षा नहीं है। उसी ढंग से आज माल-भाडे मे करप्शन इतना ज्यादा है कि लोग अब ट्रेन के माध्यम से उसे भेजना पंसद करते हैं हालाकि उसमे भी संकट है, लेकिन आपके यहां छोटे-छोटे लोग पार्सल नहीं भेजते हैं क्योंकि पार्सल का पार्सल कट जाता है और उसके लिए आपके सारे लोग लगे हुए हैं । वे यात्रियों की सुरक्षा भी नहीं करते हैं, माल की सुरक्षा भी नहीं करते हैं और माल की चोरी भी करवाते हैं, इस ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए। महोदय, आप मेरी तरफ ताक रहे हैं, मैं अपनी बात को समाप्त करते हुए लास्ट में नीतीश जी को यह कहूंगा .....

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : वैसे तो मैं आपके भाषण के शुरू से ही आपकी ओर ताक रहा हूं ।

श्री गया सिंह : अच्छा ही कर रहे हैं, आप मेरा उत्साह बढा रहे हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को अंत में वह सुझाव देना चाहता हूं कि कोशिश कीजिए, निराशाजनक बजट मत पेश कीजिए । इससे वोट नहीं बढेगे, वोट घट जाएंगे, यह बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं , धन्यवाद ।

श्री गांधी आजाद (उत्तर प्रदेश) **:** धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय । यह एक सुनहरा अवसर है कि भारतीय रेल द्वारा देश की सतत सेवा के 150 साल पूरा करने की दश में इस वर्ष को "यात्री सुविधा वर्ष" के रूप में मनाया जा रहा है । श्री नीतीश कुमार जी, माननीय रेल मंत्री जी सौभाग्यशाली है कि इस वर्ष का बजट प्रस्तुत करने का उन्हें सुअवसर प्राप्त हुआ है और उन्होंने वर्ष 2003-04 के बजट को "ग्राहक संतुष्टि वर्ष" घोषित किया है । यह एक सराहनीय और स्वागत योग्य कदम हैं ।

महोदय, इस बजट में यात्री सेवाओं, सुरक्षा, संरक्षा, सभी पहलुओं पर ध्यान रखते हुए न माल-भाडे मे कोई वृद्धि की गई है और न यात्री किराए में वृद्धि की गई है। यह एक साहस भरा कार्य हैं। सरंक्षा कोटियों में ग्रुप-डी कर्मचारियों की कमी को पूरा करने के लिए बीस हजार की भर्ती, भर्ती बोडों द्वारा स्वागत योग्य है। लेकिन मैं निवेदन करूंगा कि अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और अन्य ओबीसी का कोटा पहले से भी पूरा नही है तो जब इसे पूरा किया जाए तो बैकलॉग और इस समय का निर्धारित कोटा भी पूरा किया जाए। यात्री सेवाएं, गैर व्यस्तकाल के दौरान सभी राजधानी ट्रेनों मे और में और वातानुकूल प्रथम एवं द्वितीय श्रेणी का जो दस प्रतिशत किराया कम किया गया है, यह तो स्वागत योग्य है । लेकिन मै निवेदन कंरूगा कि अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और अन्य ओबीसी का कोटा पहले से भी पूरा नहीं है तो जब इसे पूरा किया जाए तो बैकलागऔर इस समय का निर्धारित कोटा भी पूरा किया जाए । यात्री सेवाएं, गैर व्यस्तकाल के दौरान सभी राजधानी ट्रेनों में और वातानुकूल प्रथम एंव द्वितीय श्रेणी का जो दस प्रतिशत किराया कम किया गया है, यह तो स्वागत योग्य हैं । लेकिन मेरा सुझाव है कि यदि इसको दस प्रतिशत से घटाकर, पांच प्रतिशत कर दिया जाए और सभी श्रेणियों के कर्मचारियों के लिए कर दिया जाए तो यह अधिक लोकहितकारी और कल्याणकारी होगा ।

महोदय, पचार नई गाडियां चलाने की योजना बनाई गई हैं। यह एक स्वागत योग्य कदम है । मैं आजमगढ जनपद से बिलाँग करता हूं । आजमगढ जनपद को भी यह सुअवसर मिला है । इसलिए आजमगढ की जनता की ओर से मैं मंत्री महोदय को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं कि आजमगढ से दिल्ली बरास्ता लखनऊ दैनिक ट्रेन चलाने की योजना है। लेकिन मेरा सुझाव है कि यह आजमगढ से दिल्ली नहीं पहुंचाकर, आजमगढ से नई दिल्ली पहुंचाई जाए और बरास्ता लखनऊ और कानपुर होते हुए पहुंचाया जाए । वहां के सासंद भी ज्यादा है, वे लोग भी गाडी का लाभ उठा सकेंगे । गाडियों के फेरे बढाए जाने पर भी आजमगढ को लाभ मिला है। 5052 अप और 5026 डाउन गोरखपुर मुम्बई, लोकमान्य तिलक टर्मिनल, गोदान एक्सप्रैस का फेरा एक दिन से बढाकर तीन दिन किया गया है । लेकिन आजमगढ से मुम्बई जाने वाले यात्रियों की इतनी भीड है इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि इस गाडी को दैनिक किया जाए ताकि यहां के यात्रियों को सुख-सुविधा मिल सके । खासतौर से दैनिक करने में यदि कोई परेशानी हो तो इसकी बोगियो की संख्या बढा दी जाए और गर्मियों में चालन के थोडे फेरे और बढा दिए जाएं । आजमगढ रेलवे स्टेशन से केवल सौ मीटर की दूरी पर, आजमगढ और वाराणसी बहुत व्यस्त मार्ग हैं। इसलिए मैं यह मांग करता हूं कि इस सडक पर एक ओवर ब्रिज बनाकर, यहां के यात्रियों की दशा या रोड की जो अस्त-व्यस्त दशा है, इसको सुधा करने की दिशा में सहयोग किया जाए । आजमगढ मे गाडी ठहरने व सफाई की व्यवस्था नही है। मैं मांग करता हूं कि तत्काल गाडी ठहरने व सफाई आदि की व्यवस्था दी जाए ताकि नई गाडी चलाने में कोई व्यवधान न हो सके । लिच्छवी एक्सप्रैस, मुजफ्फरपुर में मांग की है, आजमगढ से दिल्ली आने के लिए कोई भी ट्रेन नहीं है, जबकि सबसे ज्यादा सांसद आजमगढ मे है। राज्य सभा में, इस सदन में हर जिले से सबसे ज्यादा सांसद हैं। इसीलिए मेरा सुझाव है कि लिच्छवी एक्सप्रेस को चार दिन, वाराणसी इलाहाबाद होते हुए दिल्ली लाया जाए । केवल तीन दिन मऊ से आजमगढ और इलाहाबाद के रास्ते हुए दिल्ली लाया जाए तो भी वहां की जनता-जनार्दन का कष्ट काफी दूर हो सकता । महोदय, छपरा एक्सप्रेस , छपरा से ऊपर एक्सप्रेस, जो छपरा से लखनऊ तक जाती है, उसमें कानपुर एक व्यापारिक स्थल है। एक जगह है जहां से उस ट्रेन में लोग जाते हैं। लेकिन लखनऊ से उतरकर उन्हें बहुत परेशानियों का सामना करना पडता है । वे रोड मार्ग से जाते हैं। हमारा निवेदन है कि अगर उसका चालन लखनऊ से बढाकर कानपुर कर दिया जाए तो व्यापारिक वर्ग को काफी सुविधा हो जाएगी और उस ट्रेन की आमदनी में भी काफी बढोतरी हो जाएगी ।

महोदय, नए जोनो एंव मंडलों का गठन हुआ है । जिन नए सात जोनो और आठ मंडलों का गठन किया गया है, वह स्वागत योग्य है। लेकिन आर्थिक भार बढने की स्थिति मे इसका निपटारा कैसे किया जाएगा, इसका भी उपाय होना चाहिए। महोदय, रेल के भी पुराने जोनो और मंडलों मे ग्रुप क, ख में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति का कोटा आज तक पूरा नहीं हुआ है । नए जोन औ नए मंडलों का गठन किया जा रहा है इसलिए मैं पुरजोर मांग करता हूं कि पुराने जोनो, पुराने मंडलों, नए जोनों औ नए मंडलों मे भी सभी श्रेणियों में अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति, साथ ही साथ पिछडी जातियों का कोटा भी पूरा किया जाए । अंततः रेल बजट 2003-2004 का समर्थन करता हूं । धन्यवाद ।

श्री शंकर राय चौधरी (पश्चिमी बगांल) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, हमारा रेलवे सिस्टम एक स्ट्राटेजिक सेक्टर माना जाता है । इसके परफार्मेस में हम काफी दिलचस्पी रखते हैं और इसे दिखाना भी चाहते हैं। सबसे पहली बात तो यह है कि रेलवे बजट पर नीतीश कुमार जी को जो भाषण था उसमें फाइनेंशियल परफोर्मेन्स में हम देख रहे हैं 2001-2002, 2002-2003, दोनों में पैसेन्जर अर्निग्स गिरती जा रही है। लेकिन दोनों मे ही फ्रेट अर्निग्स बढ़ रही हैं, इन्क्रिज हो रही हैं । चिंता की बात यह है कि बावजूद इसके कि जब घाटा बढ रहा है तो पैसेन्जर फेयर्स और फ्रेट फेयर्स मे माननीय मंत्री महोदय ने कोई इजाफा नहीं किया है । इन्हें बढाया नहीं है । इसकी सबको खुशी हैं । लेकिन मुझे अपने आपसे एक सवाल जरूर लग रहा है । स्ट्राटेजिक सैक्टर का रेलवे ऑर्गेनाइजेशन है । यह बजट पीपल फ्रेडली जरूर हैं लेकिन यह रेलवे फ्रेडली है या नहीं, यह सवाल मेरे पास है । इससे रेलवे के जो लक्ष्य है , उसके ऑब्जेक्टिव्स हैं उन्हें दुरुस्त तरीके से पूरा कर पाएंगे या नहीं, इसका मुझे शक पड रहा है । सबसे बडी बात, जिसके बारे में तमाम माननीय दोस्तों ने कहा है, वह है रेल सेफ्टी । रेल सेफ्टी दो प्रकार की है। एक तो अपनी पर्सनल सेफ्टी , अपनी खुद की हिफाजत और दूसरी है इक्विपमेट की सेफ्टी । जहां तक खुद की हिफाजत की बात है रेल में क्राइम्स बहुत बढ चुके हैं । माननीय सदस्यों ने अलग-अलग जगहों की बात की जहां ये क्राइम्ज होते हैं। हमारे राज्य मे भी, खास तौर पर उत्तर बंगाल मे ये क्राइम बहुत बढ रहे हैं। मैं मानता हूं कि जब मंत्री जी कहते हैं कि लॉ एंड ऑर्डर स्टेट सब्जैक्ट है, स्टेट के कोआपरेशन के बगैर यह पूरी तरह से हो नहीं सकता । लेकिन पिछली दफा जो प्रोपोजल था कि रेल प्रॉपटी के ऊपर या ट्रेन के अदंर आरपीएफ को पुलिस पॉवर दी जाए, तो मुझे खुशी है कि रिपोर्ट में बताया गया है कि इस पर बात-चीत हो रही है। यह जल्दी होनी चाहिए ताकि कहां जीआरपी का ज्यूरिसडिक्शन है, कहां आरपीएफ का ज्यूरिसंडिक्शन हैं, इसमें यात्री को जो असुविधा होती है वह नहीं होनी चाहिए । रेलवे सेफ्टी का दूसरा 40 परसेंट ह्यूमैन एरर है, जिसका जिक्र हमारे माननीय सासंद् श्री दीपांकर मुखर्जी ने किया था। यह बहुत चिंता का विषय है, क्योंकि एक लापरवाही का माहौल जो हमारे देश में छा गया है, जिसके तहत हमारा देश रोड एक्सीडेंट्स में वर्ल्ड लीडर है, रेलवे एक्सीडेंट्स में वर्ल्ड के आस-पास चोटी पर है । इसको सुधारने के लिए रेलवे को जरूर कोई अर्जेट व्यवस्था करनी चाहिए । स्ट्रैटेजिक प्रोजैक्ट्स पर मैं यह कहना चाहता हूं कि पर्सोनल स्ट्रेथ 20 हजार बढायी जा रही हैं । इस पर ज्यादातर लोगों ने खुशी जताई हैं। लेकिन जब रेलवे के पास पैसा नहीं है, जब रेल घाटे में चल रही है तो यह बीस हजार ग्रुप बी पर्सनल्ज को रेक्रूट करने के लिए क्या रेलवे के पास पैसे हैं? अगर नहीं तो , इसका सीधा मतलब है कि इलैक्शन आने वाले हैं और इसके लिए यह रेक्रूटमेट की जा रही है। आरपीएफ 1500 रेक्रूट किए जा रहे हैं, यह अच्छी बात है । लेकिन जैसे मैंने कहा और दूसरे सदस्यों ने भी कहा कि आरपीएफ के काम करने का जो तरीका है उसमें बहुत-बहुत सुधार लाने चाहिए । इसलिए आरपीएफ जरूर बढाए, लेकिन उनका जो काम करने का तरीका है, उनका जो सुधारना पडेगा । रेलवे सेफ्टी ज्यादा रखना चाहिए और उनकी जो ट्रेनिंग है उसको सुधारना पडेगा । रेलवे सेफ्टी पर जो इक्विपमेट है, मैं हैरान हुआ पिछले साल दिसंबर के महीने में कामरूप एक्सप्रैस गुवाहटी के पास डीरेल हो गई और कम से कम अखबारों की तरफ से यह बताया गया कि जाडे के कारण रेल में स्पिलिट आ गई थी । यह पता नहीं किस आधार पर ऐसा कहा गया क्योंकि रेल में स्पिलिट तब आती है जब जाडे में पारा शून्य से नीचे उतर जाता है। उस वक्त आसान में और उत्तर बंगाल में यह 9 या 10 डिग्री था । वह रेल स्पिलिट कैसे हो सकता है और

किसने ऐसी बहकाने वाली बात की है, इसकी जरा जांच करनी चाहिए। इससे सवाल यह उठता है कि जो हमारे रेल्ज खरी दे जाते हैं उनकी क्वालिटी क्या है, ये कहां से मंगाए जाते हैं, इस पर रेलवे को जरूर ध्यान देना चाहिए। क्योंकि अगर ऐसे हादसे होते हैं, ऐसे एक्सीडेंटस होते हैं, उनकी वजह लोगों को बताने के लिए ऐसे स्टेटमेंट नहीं देने चाहिए। साथ ही साथ जो रोलिंग स्टॉक है उसके रेनोवेशन के लिए कितना पैसा है, यह साफ नहीं है , हालांकि स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड का जिक्र किया गया है । इसका डाइरेक्ट फॉल आउट है खास का हमारे इलाके में जिन रेलवे वैगन्ज के ऑर्डर्ज दिए गए हैं वे ऑर्डर्ज अभी तक पूरे तौर पर नहीं आ रहे हैं। अगर हम वाकई रेलवे सेफ्टी पर ध्यान देना चाहते हैं तो रोंलिग को पूरा रेनोवेट करना है क्योंकि रेलवे सेफ्टी , जहां पैसेंजर्स इन्वाल्व है वह तो खबर अखबारों में निकलती है कि मालगाड़ी के 4 डिब्बे पटरी से उतर गए । यह भी रोलिंग स्टॉक की खराबी हैं जिसे बदला जाना चाहिए। महोदय, एक और एक्सीडेट जो काफी सीरियस हो सकता था, वह इक्युपमेंट से ताल्लुक रखता हैं। दार्जिलिंग मेल जो नई जलपाईगड़ी से हावड़ा की तरफ आ रही थी बीच में उस की 15 बोगीज अनकपल हो गई। यह गाड़ी चूंकि धीरे चल रही थी, इसलिए कोई हादसा नहीं हुआ, लेकिन यह रेल सेफ्टी के ऊपर बहुत खराब कमेट हैं। इस ओर हमे ध्यान देना चाहिए।

महोदय, नए रेलवे जोस बनाकर गए हैं जिस पर काफी बहस चली कि बडे जोन अच्छे हैं या छोटे जोन, लेकिन चिंता का विषय खास रेलवेज के खास जोंस हैं, जैसे कि जब हमारा ईस्टर्न रेलवे और ईस्ट सेट्रल रेलवे बना तो उस समय धनबाद जोन को लेकर बहस चली। अभी आंध्र प्रदेश और कर्नाटक के बीच मे गुंटकल डिवीजन को लेकर बहस चल रही है। महोदय, ऐसे जोस पर बहस खड़ी हो जाती है और ऐसा महसूस होता है कि ये जो जोस या डिवीजंस बनाए जा रहे हैं इन के बीच में कोई राजनीतिक लेन-देन है। महोदय, अगर रेल को ठीक से चलाना है तो अगर बडे जोन से काम चलता है तो बडा जोन रखे और अगर छोटे जोन से काम चलता है तो छोटा जोन रखों। यह एक प्रोफेशनल डिस्कसन है, लेकिन इस के अंदर किसी-न-किसी किस्म का राजनीतिक लेन-देन नहीं होना चाहिए। रेल ठीक से चलनी चाहिए।

महोदय, रेल हमारी एक स्ट्रेटजिक सम्पदा है। मुझे खुशी है कि राजस्थान के दो बहुत पुराने प्रोजेक्ट्स फलोडीकुलाया और यूनीमनोबोय पूरे हो रहे हैं। यह बहुत अच्छी बात है हालांकि ये बहुत पहले होने चाहिए थे। महोदय, काश्मीर मे श्रीनगर तक रेलगाडी पहुंचायी जा रही है, यह बहुत अच्छी बात है । लेकिन मुझे लगता हैकि देश का एक इलाका, नॉर्थ ईस्ट रेलवे के मैप से हट ही गया है। आप काश्मीर मे रेल पहुंचा रहे हैं, क्या इस बारे मे भी चिंता की जा रही है कि मणिपुर तक रेल पहुंचे, मिजोरम तक रेल पहुचे। महोदय, यह जो पूरी रिपोर्ट है, इस में सिर्फ कुमारधार मन्नू लाइन हो गयी है जो कि बहुत दिनो से आउटस्टेडिंग थी। यह बहुत अच्छी बात है। मेरे ख्याल से जब रेलवे स्ट्रेटेजिक तौर से सोचती है तो इस पर ध्यान दिया जाना चाहिए कि जिस इलाके का रेलवे के साथ कोई लिकेज है ही नहीं, कम-से-कम वहां ध्यान देना चाहिए। वह बात रिसोर्सेस की है और अगर रिसोर्सेस हैं तो रेलवे इस बारे मे जरूर ध्यान दें। इसी प्रकार मैं कहना चाहता हूं कि उत्तर बंगाल और आसाम को जोडने के लिए मैनागुडी जोडीपोखा प्रोजेक्ट की मांग बहुत दिनों से है। यह नार्थ ईस्ट के अंतर्गत एक बहुत महत्व का प्रोजेक्ट हैं जिसे आगे बढाया जाये।

अंत में एक बात और कहना चाहूंगा । रेल सेफ्टी पर एक नया खेल शुरू हो गया और यह होता है स्टेट बनाम रेलवे, जैसे कि बिहार में हुआ, आंध्र प्रदेश में हुआ । जब कोई एक्सीडेट होता है तो रेलवे कहती है कि सैबोटाज है और स्टेट यह प्रमाणित करना चाहती है कि यह इक्युपमेट फेल्योर है। इस तरह की रस्सा-खिंचाई दोनो में चलती है और असल इनवेस्टीगेशन रह जाता है जब कि ऐसा नहीं होना चाहिए । मैं चाहूंगा कि इस पर हम लोग, पोलिटिकल पार्टीज भी और रेलवे प्रशासन भी ध्यान दें ।

SHRI BANDARU DATTATRAYA: The Andhra Pradesh Goverment said that it was sabotage. I personally visited that place. Even the report of the Railway Safety Commissioner said that it was sabotage.

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : यह जवाब बाद में दे दीजिएगा ।

श्री शंकर राय चौधरी : धन्यवाद । यह चर्चा चली थी। अब यह एक आदत सी पड़ रही है जिसे हमें तोड़ना चाहिए । अंत मे, महोदय, मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं खासतौर पर दो चीजों के लिए एक तो कोलकाता में चितपुर मे जो आप टर्मिनल बना रहे हैं और दूसरा, जो मेरा खास इलाका है, बारासाब-फसनाबाद, जो बांगलादेश बोर्डर पर है वहां ईएमयू चालू की गई है। ये जो मैंने कुछ पाइंटस रखे हैं, इन पर रेट मंत्रालय और रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करते हुए और उन्हें धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं । धन्यवाद ।

उपसाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : श्री रामचन्द्र खूंटिआ । आप उडिया में अपनी बात रखेंगे ।

'SHR! RAMACHANDRA KHUNTIA (Orissa): Mr. Vice-Chairman Sir, I rise to speak on the Railway Budget for the year 2003-2004. The Hon'ble Minister Shri Neetish Kumar has presented the budget from purely political consideration. The budgetary provisions of the income and expenditure as proposed by the Minister is totally unacceptable. The 6.4% growrth in traffic receipt and 7% in expenditure higher than the revised estimates of the current year as projected in the budget is not possible. As per a report published in the Statesman, the last year's proposed income amount of Rs.720 crores from passenger fare could not be achieved. So it proves that the Railways is falling in achieving its target.

Sir. the Minister has earmarked an amount of 6% for railway safety and 7% for miscellaneous expenditure in the budget estimate. There is no justification in this miscellaneous expenditure, It is good that there has not been an increase in passenger fare and freight. But this does not gd to the

* English translation of the original speech delivered in Oriya,

credit of the Government. It is the duty of the Railway Minister to run the department efficientfy and ensure the safety of the passenger.

Sir a lot has been said about Railway safety, It is a matter of happiness that some fund has been allocated for this purpose. An amount of Rs. 17000/- crores has been earmarked for railways safety which includes the maintenance and modernisation of railway track signal system, telephone, safety announcement etc. by the end of the year 2007, Now the question arises, whether the train accidents will wait till the end of the year 200/ on the thousands of k,m, of Railway lines and a number of dilapidated bridges which require repairment and modernisation. I want to know from the Hon'ble Minister, whether he is going to give a guarantee that no accident will take place on the track which heeds repairment. I also want to know whether the department is going to take the decision not to run trains till 2007 on the bridges where cracks have appeared which endanger the safety of the passengers, These questions are to be answered by the Hon'ble Minister. As per a report published in the Financial Express the Railway Board proposes to divert some money from the Railways safety fund for other purpose. The finance department has objected to this proposal. The Ministry gets Parliament's approval for spending money on Railway safety but it is unfortunate that the money is being 'spent for other purpose. Will the Hon'ble Minister give the guarantee that the Rs.i7,0OO/-crores of Railways safety fund will not be spent for other purpose. The Minister should be specific with regard to the areas where the said fund will be utilized.

Sir in the same report it has also been stated that when i807 new rail coaches are being produced 2512 coaches are lying unusable. Same is the case with wagons and locomotive engines. About 3500, new wagons are being produced and more than that number are lying unusable. More number of locomotive engines are lying out of order than the number of new locomotive engines being manufactured. That being the case, how can the railway safety be ensured.

Sir, I would like to speak something about the allotment of funds to various states. Unfortunately, the regional balance has not besn properly maintained with regard to the allotment of funds to different states.- Some other i^on'ble members have also raised this issue, injustice has been done to states like Orissa, North Eastern states and Jammu and Kashmir. In the

last year's Railways budget speech the Hon'ble Minister has stated that the Ministpy has formulated a principle on the basis of the area of the State, population, and the existing projects of the state in order to allot funds to different states. !l is a matter of happiness that some fund has been allocated to Jammu an Kashmir.

Sir the Bristtshers laid certain Railway lines to connect different cities for the movement of their soldiers and police purely for'administrative reasons. In my opinion the funds should the allocated keeping in view the railway line for square k.m. in the state as compared to the national average and also the revenue generated for Railway from the state. If funds will be distributed on the basis of these guidelines then I think states like Orissa, North East states, Jammu and Kashmir and other backward states will be benefitted. The Railways gets a lot of income from freight from the state of Orissa which Is rich In mineral resources like coal etc.. but the state is not getting matching assistance from the Railways.

Sir, a number of new Railway lines in Orissa like new lines Daitarl-Banspani, Lanjigarh Road-Junagarh, Khurda Road-Bolangir, haridaspur-Paradeep, Angul-Dubrl-Sukinda Road, are waiting for completion. Similarly electrification of Kharagpur-Nlmpura-Bhubanswar, Bhubaneswar-Visakhapoatnam and gauge conversion of Rupsa-Bangriposi, Maupada-Gunupur and doubling Nirgundl-Guttack-Ragunathpur, Rahama- Paradeep, Titilgarh-Lanjigarh road. Raja Athagarh-Nirgundi, Ragunathpur-Gorakhnath-Rahama, Raj Athagarh-Barang, *i'"*^ Bridge on Birupa and Mahanadi, Khurda Road-Puri are waiting for completion, 'These projects were started in the years 1990, 1991 and 1992 etc. An amount of Rs,3129.40 crores have estimated to be spent for these projects, where as a very meagre amount has been allocated to the state, as a result of which these projects are waiting for completion since long. For example of amount of Rs.25.4,71, 243.73, 239.19, 178.66 and 194 cfores were allocated for the years 1998, 1999-2000, 2000-2001, 2001-2002, 2002-2003 respectively. Though it is stated that Rs.250 crores have been allocated for this year but in actuality this amount also includes the last years unspent fund. Sir, Orissa is rich with mineral resources like iron ore, coal etc. It is a backward state. Until and unless the railway infrastructure is developed in Orissa the state's economy cannot improve. Orissa should have been allocated more funds by the Railways.

Sir, I belong to the Jaipur district of Orlssa. A new railway line was proposed from Jaipur Road to Dhamara *via* Aradi. I request the Hon'ble Minister for taking up this project. I demand that the Jaipur Road station may be re-named as Vyasnagar Railway Station. I also demiand the halting of Rajdhani Express and Faluknama Express at Jaipur Road Railway Station for the convenience of the passengers. Thank you.

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : अब हम कल मंगलवार दिनांक 4-3-2003 सुबह ग्यारह बजे पूर्वान्ह तक उठते हैं।

The House then adjourned at five of the ciocK till eleven of the clock on Tuesday, the 4'" March, 2003.